EDITORIAL ABRIL

Nº 25

PARABRISAS

1962
diciembre

Revista Mensual de Automovilismo

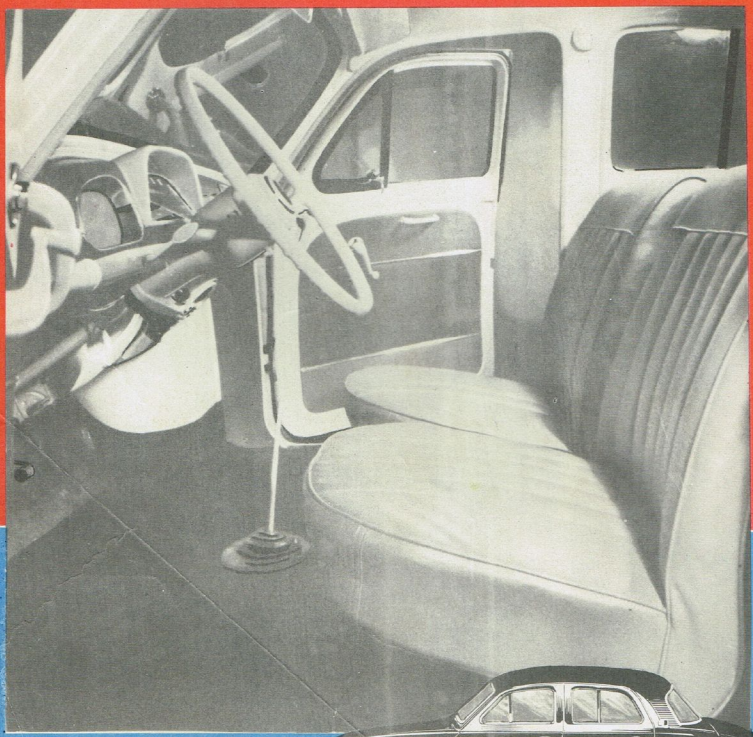
- PRESENTACION DEL CHEVROLET CORVAIR
- ROAD TEST DEL VALIANT V 200
- HOJA DE RUTA A LUJAN Y SAN ANTONIO DE ARECO
- PRECIOS DE LOS AUTOS USADOS

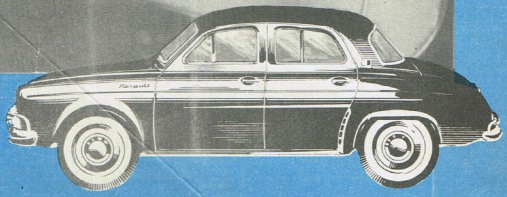
$ 30.-

Telgo-plast

RESISTE AL USO Y AL ABUSO

Entre las infinitas ventajas que presenta TELGOPLAST, se cuentan sus firmes y hermosos colores que resisten al sol y mil lavados. TELGOPLAST es inalterable y rechaza las manchas. Sus diseños modernos y su calidad incomparable hacen que baste verlo para quererlo!





Para el tapizado del
Renault Dauphine
se prefirió TELGOPLAST.

HULYTEGO SA

para ella...

un regalo que trae un regalo

extraordinario ofrecimiento pre-publicación

En vísperas de su nueva edición, y como atención especial para quienes lo pidan antes del 30 de noviembre, el Libro de CLAUDIA 1963 incluirá en cada uno de sus ejemplares directamente solicitados un vale por

una caja de polvo facial Helena Rubinstein

el más fino, más diáfano y más adherente que se pueda imaginar!

Dicho vale puede ser canjeado en todas las farmacias y perfumerías del país por el polvo facial del color preferido. Usted pagó solamente $ 150.- que será el precio del libro y recibe además la caja de polvo que cuesta $ 100.-

LIBRO DE CLAUDIA 1963

Con prácticas y encantadoras novedades:

— Gran recetario
— Horóscopo diario
— Regímenes de todo tipo

...y, como siempre, los consejos del Equipo Técnico de CLAUDIA, el menú diario, y una funcional agenda para sus anotaciones.

LIBRO de CLAUDIA 1963

$ 150.- por cada ejemplar solicitado.

Señores
RYELA S. A. I. C. I. F. y A.
Departamento Suscripciones y Ventas Directas
Piedras 113 - CAP.

Tengo el agrado de adjuntar

GIRO / CHEQUE Nº ..... OF. CORREO / c/BANCO por la suma de $ .....

a v/orden y pagadero en Bs. As., para que ustedes se sirvan enviarme ..... ejemplares de el LIBRO DE CLAUDIA 1963, con el (los) vale (vales) por una (.....) caja de polvo facial Helena Rubinstein, a:

NOMBRE .....

DIRECCION .....

LOCALIDAD .....

Oferta válida únicamente para la República Argentina

LLEGO A LA ARGENTINA, EL MAS NOTABLE DESCUBRIMIENTO PARA PROTECCION DE MOTORES A PISTON

MOTALOY

● METALIZA LAS PARTES GASTADAS
● ELIMINA EL CARBON ● AUMENTA LA COMPRESION
● AHORRA COMBUSTIBLE Y ACEITE

MOTALOY RECTIFICA GRADUALMENTE SU MOTOR

Son 4 tabletas que se depositan en el tanque de combustible. Ellas entrarán en acción mientras Ud. maneja.

Por fricción, las tabletas desprenden partículas minúsculas de MOTALOY, de forma coloidal, que se dispersan en el combustible, el cual las lleva hasta las cámaras de combustión del motor

Descarboniza cámara de combustión, aros y cabeza de pistón, asientos y guía de válvula, depositando una **CAPA METALICA ANTI-FRICCION**, que anula los desgastes y mantiene el calibre de las superficies.

Prácticamente **RECTIFICADO** mientras marcha el motor mantiene su compresión normal. Si se trata de motores nuevos, prolonga su vida útil, y en casos de motores "desinflados", levanta su compresión hasta el límite normal.

HAY ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES

Hasta hace pocos años, MOTALOY fue un secreto militar. Se aplicó durante la última guerra, para dar mayor vida y economía de rendimiento a los motores de aviones, tanques, camiones, etc.

USO EN TIEMPOS DE PAZ

Ahora, después de la guerra, MOTALOY es utilizado con éxito rotundo en el campo del trabajo. Su acción para limpiar el carbón, proteger las partes metálicas y levantar la compresión de los motores, es sencillamente asombrosa, y marca una etapa nueva en la histórica técnica de los motores a explosión.

USELO ASI:

TABLETA 1.	TABLETA 2.	TABLETA 3.
Para toda clase de automóviles con menos de 50.000 Kms.	Para toda clase de automóviles con más de 50.000 Kms. y Pick-up	Para camiones pesados, semi-remolques, ómnibus, etc.

MOTALOY SE PAGA SOLO

Como MOTALOY subirá la compresión, ese aumento traerá aparejado un ahorro sustancial en combustible y aceite. Agregue a esto, que una sola descarbonización cuesta mucho más que el tratamiento MOTALOY en sí.

UNICO EN EL MUNDO!

MOTALOY Importado de los EE. UU.

Fabricado por: MOTALOY MANUFACTURING CORP., San Antonio, TEXAS, U.S.A.

Unicos distribuidores en la Argentina:

DISTRIBUIDORA AUTOMOTRIZ, SOCIEDAD ANONIMA (D.A.S.A.)
(EN FORMACION)

BME. MITRE 559 — BUENOS AIRES — T. E.: 30-5100 Y 30-3100

PUEYRREDON

CHAMPION

TIENE LA BUJIA QUE NECESITA SU VEHICULO

Si Ud. tiene una unidad de fabricación nacional aquí está la tabla donde encontrará la bujía CHAMPION que necesita:

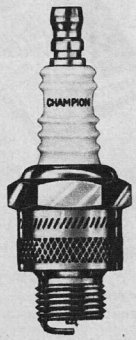
Ford · IKA Industrias Kaiser Argentina · DeSoto · DODGE · STUDEBAKER · Falcon · FARGO · Peugeot · AUTOUNION · FIAT · HEINKEL · RENAULT Dauphine · CHEVROLET · Valiant

AUTOMOVILES:

MODELO	BUJIA NORMAL
AUTOAR Ver el motor que corresponde	
ALCRE	L-85
BORGWARD	730 ó L-87Y
CHEVROLET 400	UN-12Y
CISITALIA	L-7
CITROEN 2 CV	H-8
DE CARLO 600/700	N-3
DI TELLA 1500	N-5
D.K.W. 1000	UK-10
ESTANCIERA	J-8
FIAT 600, 1100 y 2100	L-7
Para uso intenso en ciudad	H-8
FALCON	F-14Y
GRACIELA	UK-10
GOLIATH-HANSA	L-85
HEINKEL	L-85
ISARD ROYAL 700	L-85
ISARD 300 y 400	UK-10
JEEP	J-8
KAISER BERGANTIN	J-8
KAISER CARABELA	J-8
N.S.U. PRINZ	N-5
PEUGEOT 403/404	H-8
RAMBLER	H-10
RENAULT DAUPHINE	H-8
SIMCA	H-8
VALIANT	UN-12Y o N-12Y
ZUNDER	L-85

CAMIONES Y PICK-UPS:

ARGENTA	N-5
AUTOAR: Ver el motor que corresponde	
CHEVROLET	UJ-8 ó J-8
Servicio Pesado	UJ-6 ó J-6
CITROEN	H-8
DE SOTO D100 y D400	J-7
D.K.W.	UK-10
DODGE D100 y D400	J-7
FARGO D100 y D400	J-7
FORD F100, 350, 500/600	860
Servicio Pesado	F-10
FALCON	F-14Y
IKA Todos los modelos	J-8
STUDEBAKER	H-14Y



Para vehículos importados, cualquiera sea su marca o modelo, consulte la tabla completa de bujías CHAMPION en el momento de la compra.
Después de 16.000 km. de uso cambie las bujías de su vehículo...

COLOQUE CHAMPION

EDITORIAL ABRIL

PARABRISAS

REVISTA MENSUAL DE AUTOMOVILISMO

SUMARIO

ROAD TEST No. 12	Probamos el Valiant V 200	38/44
PRESENTACIONES DE PARABRISAS	Aquí está el Chevrolet Corvair	54/59
	Los manuales de PARABRISAS: Mercedes Benz 170 S-D	18/20
	Humbert: Super Snipe y Hawk	36/37
USTED Y EL AUTOMOVIL ¿SE CONOCEN?	Más vueltas	26/28
REPORTAJES DE PARABRISAS	Viajar era una hazaña	22/24
	Cómo se hace un salón del automóvil	32/34
CUADROS CLINICOS DE LAS CIUDADES ARGENTINAS	Carrousel Porteño	62/64
NOTA TECNICA:	Nido de víboras	92/93
DEPORTES	La carrera más importante del mundo	86/90
	Campeonato Mundial: La importancia de llamarse Hill	98/99
TURISMO	Hacia el Cercano Oeste - Buenos Aires - Luján - San Antonio de Areco - Buenos Aires, vía Pilar	46/52
PARABRISAS SONRIE	Las luces malas del centro	66
MERCADO DEL AUTOMOVIL	Planillas de precios de los autos usados	73/75
HAGALO USTED MISMO	Preparar el auto para el verano	29/31
NOTAS UTILES	Noticiero Mundial	78/79
	Noticiero Argentino	94/96
	Novedades desde el parabrisas	60/61
	Sumario general del Nº 14 al 24 de PARABRISAS	101/102
	Informativo de Regularidad	80
CAMIONES	Aquí está el camión Bedford	82/84
CORREO DE PARABRISAS	Los lectores preguntan	6/17
SECRETEANDO	La sobremesa del secretario técnico	104

25 AÑO III diciembre 1962 este número aparece el 22 de noviembre

Director: CESAR CIVITA
Secretaría Técnica: RONALD HANSEN
Redactor Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n)
Diagramación y Presentación Gráfica: ROBERTO MERGOSA, JUAN CARLOS PATALANO
Director Artístico: STEFAN STROCEN
Director de Publicidad: MARCELO CUIDET
Coordinación: LUIS SOLER CAMINO
Corresponsales en el Extranjero: JUAN ROGLIATTI, GORDON WILKINS

Colaboran en este número: Guillermo Mártire, J. C. Herme, Mario Laprida. FOTOS: Jorge Aguirre, Homero Panagiotopulos y Williams Fredes. DIBUJOS: Siulnas.

Publicación mensual de la Editorial Abril, S. A., avenida Leandro N. Alem Nº 884, Buenos Aires, República Argentina. T. E. 32-6605 y 32-6388; Publicidad: 32-7134 Redacciones: En Brasil: Rua Joao Adolfo 118, San Pablo. En Francia: rue Halévy 8, Paris IX, Tel. Opera 3577. En Italia: via San Damiano 2, Milano. En los artículos, firmados o no, no se hace publicidad redaccional. Todos los productos, establecimientos o marcas se mencionan con el único objeto de informar a los lectores acerca de calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores especializados. Los precios se indican a título informativo y no entrañan responsabilidad o compromiso alguno. La reproducción total o parcial del material publicado está absolutamente prohibida. No se devuelven las colaboraciones no solicitadas.

Distribuidores: Capital Federal: Vaccaro Hnos., S. R. L., Solís 585 Interior y Exterior: RYELA, S. A. C., Piedras 113, Capital Federal.

PARABRISAS está adherida al Instituto Verificador de Circulaciones.

NUESTRA TAPA: Un Mercedes 220 - SE que presenta una nueva solución aerodinámica para los faros delanteros: vidrios en curva compuesta abarcando todo el conjunto de iluminación. Es un ektachrome de Osvaldo Palermo por cortesía de la revista Quatro Rodas.

IN-DE-CO

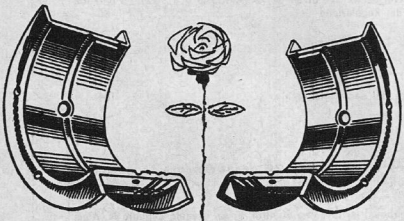
También fabrica!..

CON LICENCIA FEDERAL - MOGUL

COJINETES
DE BIELA - BANCADA
ARBOL DE LEVAS

Y BUJES DE TODO TIPO EN

METAL ROSADO SINTERIZADO



D.I.C.S.A

CASA MATRIZ - Buenos Aires - Calle Montevideo 431 T. E. 49-6302

SUCURSAL ROSARIO - Avda. Corrientes 555 T. E. 66285

CORREO PARABRISAS

Las cartas a esta sección deben dirigirse a CORREO PARABRISAS, Av. Alem 884, Capital Federal. Contestaremos todas las consultas que se nos dirijan, según las posibilidades del amplio espacio destinado a tal fin, y dando prioridad a aquellas cuya respuesta pueda ser de utilidad y orientación a otros lectores. Rogamos a todos formular las consultas con claridad y la más precisa exposición de datos, para hacer posible una respuesta correcta. Próximamente, PARABRISAS ampliará su servicio de Correo, con el fin de satisfacer la solicitud de sus lectores.

ARCHIVEROS

Señores "archiveros" de PARABRISAS: *¿Tienen datos sobre el Ford 1947 De Luxe, especialmente cilindrada, potencia, y relaciones de caja?*

¿No tienen datos sobre la rural Ferguson, doble tracción de 91 HP? — EDUARDO PARRA, Ranelagh, PBA.

Tenemos datos del V8 solamente: 3.917 c.c., 100 HP, relación de puente trasero 3.78/1 Las dos suspensiones emplean ballesta transversal; la delantera está guiada por un triángulo tensor, la trasera por tensores y un tubo que rodea el cardan (clásico sistema Ford).

Lo único que tenemos del Ferguson doble tracción es la foto, con epígrafe, que apareció en el Nº 12, octubre 1961, página 98. Los planes preveían que su fabricación comenzara a partir de mediados de 1963 aproximadamente.

MANUAL DE REPARACIONES DAUPHINE

¿Existe algún Manual de Reparaciones del Renault Dauphine? ALBERTO R. ESCAÑO, S. M. de Tucumán.

Entendemos que I.K.A. no vende el manual de taller; existe una reimpresión española, publicada por Revista Técnica del Automóvil, Salamanca 6, Valladolid, España.

CARROCERIAS

1) Los carrozados de Farina, Vignale, Zagato, etc., ¿son realmente creaciones de los titulares, o de equipos de dibujantes?

2) ¿Existe una verdadera industria de carrozado, que entrega autos completos, o son las grandes marcas las que producen los coches, con diseños realizados por los carroceros?

3) ¿Existe un patrón o código, que vija en forma determinada las proporciones, medidas, etc., de las carrocerías?

4) ¿Qué relación tendría para el punto anterior de mi consulta, el trazado de Detroit del año 1958?

5) La diferencia sensible entre la línea americana y la europea, ¿es sólo cuestión de gusto o concepto estético, o influyen otras causas?

6) Cuando se lee "la carrocería es de Pininfarina", alude a su creación solamente o a su construcción también?

7) Los números 1, 2, 16, 20 y 21 de PARABRISAS *contienen valiosa información sobre carrocerías, pero quisiera complementarla con publicaciones extranjeras . . . ¿Pueden indicarme alguna apropiada?* — HÉCTOR M. GARAT, Cap. Fed.

1) Hay un poco de ambas cosas. Generalmente, ocurrirá que los titulares plantan la idea general y los asistentes elaboran los detalles. No hay una norma rígida, pues el *modus vivendi* varía de fábrica en fábrica.

2) Sí, señor, existe; relea las notas contenidas en los números de PARABRISAS mencionados por usted en su pregunta 7), más PARABRISAS 24 ("¿Cómo serán los autos de mañana... a la mañana...?"). Por otro lado, muchas importantes empresas, o mejor dicho casi todas, emplean los servicios de los estilistas carroceros para sus automóviles de producción en gran serie.

3) No, señor, aunque algunas fábricas norteamericanas usan un "Oscar", un muñeco articulado que tiene proporciones promedio para el hombre norteamericano, y alrededor de él construyen los automóviles.

4) Lamentamos no comprender el sentido de esta pregunta.

5) Sí, señor, puramente estética.

6) Depende. Correctamente empleada, la frase debería referirse solamente a unidades construidas (y, por ende, diseñadas) en el establecimiento del carrocero respectivo; pero en forma coloquial se dice frecuentemente que "el auto tal es de Fulano" (por ejemplo, que el Di Tella es de Pininfarina —el célebre carrocero italiano—, el cual lo diseña, pero no lo construye).

7) No conocemos ninguna revista extranjera que se dedique específicamente a carrocerías, aunque todas tratan el tema, tal como lo hace PARABRISAS. En las librerías que se dedican a publicaciones extranjeras, hallará usted revistas automovilísticas de toda índole y procedencia.

PREHISTORIA

Tengo un Dodge '37 y lo estoy desarmando para enviar el motor a rectificar. Desearía saber:

1) Datos de puesta a punto.

2) Qué aceite usar antes y después del ablande, y frecuencia de cambios.

3) Si es necesario asentar en vacío el motor, y durante cuánto tiempo.

4) Kilómetros de recorrido y velocidad de ablande.

5) Potencia que debe desarrollar.

6) Compresión que debe tener una vez rectificado.

7) ¿Hay posibilidades de conseguir un manual de ese modelo (prehistórico, dirán ustedes...)? — R. P. M., Tucumán.

1) Válvulas, .006" adm. y .008" escape (en caliente); la válvula de admisión empieza a abrir 6° a.p.m.s.; bujía Auto-Lite A.7 o equivalente, electrodos a .025"; chispa salta 4° a.p.m.s.

2) Tenemos el manual del Plymouth '37, cuyo motor era muy similar; la recomendación era SAE 30 ó 40 en verano y SAE 20W en invierno. Cambios cada 2.500 km. en verano y 1.500 en invierno.

3) Puede asentarse en vacío durante algunas horas para darle la primera alisada a los cilindros, pero hay que hacer que el vehículo eche a andar en seguida, porque únicamente trabajando se ablanda un motor.

4) Para un motor rectificado, 1.500 le sobran. No ande a fondo durante ese lapso, y no haga "cinchar" el motor en 3ª y 2ª; si el auto anda despacio, rebaje de marcha. Andar demasiado despacio en 3ª es tanto o más dañino para el motor que excederse de velocidad, durante el crítico período del ablande.

5) No tenemos el dato.

6) No tenemos el dato de la relación de compresión exacta, pero la *presión* por compresómetro, debe ser de 140 libras, motor frío y accionamiento con la manija de arranque.

7) Hemos pedido manuales de todo tipo. Aún no hemos recibido de Dodge.

ARMAR MOTORES

Desearía saber dónde puedo adquirir un libro que me explique cómo armar motores comunes a explosión, precio del mismo y que me lo envíen por correspondencia por hallarme lejos de ésa. — M. C. S., Zaballa, S. F.

Escriba a Librería América Técnica, Corrientes 1933, Capital Federal, pero aclareles más específicamente qué es lo que quiere.

SECCION DESAPARECIDOS

¿Pueden suministrarnos la dirección del señor que firma con seudónimo "Tete-Bleu" en CORREO PARABRISAS? Nos gustaría dirigirnos a él para asesorarlo sobre ruidos en las puertas del Dauphine... INDUSTRIAS 4C, Ameghino 239, Junín, PBA.

No tenemos la dirección, pero "Tete-Bleu" puede escribir directamente a Industrias 4C en Junín.

TETE A TETE

¿No se fabrica más el Hansa? ¿Habrá dificultades para conseguir repuestos? ¿Hay noticias del Zunder? — RUY, Lincoln, PBA.

El Hansa no se fabrica más; pero no sabemos cuál es la situación en lo que a repuestos se refiere. Hace mucho tiempo que no tenemos ninguna noticia del Zunder. No sabemos si aún funciona la fábrica.

CLUBES Y ABLANDES

1) Alguien mencionó alguna vez a un "Club de PARABRISAS"

2) En las primeras notas de turismo aparecía, además de la descripción de los parajes visitados, una descripción gráfica de la ruta..., pero últimamente ponen solamente estaciones de servicio, cruces, etc. ¿No podrían volver a hacer como antes?

3) Al hacer marchar un motor recién ajustado, la temperatura sube más allá de lo normal, sino al máximo. . . ¿es conveniente echar agua fría por el radiador, para que la temperatura se mantenga normal? ¿O caminar el coche de noche, cuando está más fresco? Es posible que demore más en asentarse, pero valdría la pena...

4) Cuando vaya a Buenos Aires, ¿puedo visitarlos?

5) ¿Pueden hacer descripciones de camiones nacionales e importados? — JUAN CARLOS LOMBARDI, Santa Isabel, S. F.

1) Se ha formado uno, en Bariloche (los aficionados de la zona pueden dirigirse al doctor Jesús Fanjul, Palacios 236, 1º A, S. C. de Bariloche.

2) Se está reorganizando la sección Turismo, en cuyo sistema de trabajo se incorporarán muchas sugerencias útiles aportadas por lectores amigos.

3) Hay mecánicos que, al ablandar un motor recién rectificado, lo ponen en marcha y lo hacen andar con circulación de agua fría (una manguera en el radiador y un desagote por abajo). Esto puede limar las asperezas más grandes, aunque de esa forma el coche no termina de ablandarse nunca. Si los pistones están hechos bien a medida, no deberían producirse recalentamientos muy notables. Haga andar unas horas el motor como nosotros sugerimos, y después saque el coche a andar despacio y al fresco. Si el inconveniente subsiste, y si el sistema de enfriamiento (radiador, bomba de agua, mangueras) está bien, entonces tiene usted un problema de pistones o, acaso, bancadas.

4) Nosotros quisiéramos recibir en un abrazo a todos los lectores de PARABRISAS, pero son muchos centenares de miles y, si todos nos vinieran a visitar, cuándo haríamos la revista?

5) Hemos iniciado ya las descripciones de camiones, como usted habrá observado en los últimos números de PARABRISAS.

PLYMOUTH PREPARADO

¿Qué puede hacerse para preparar un Plymouth '30 con caja sincronizada '42, cómo aumentar compresión, distinto carburador, árbol de levas, etc.? — AFICIONADO A PREPARADOR, Rosario.

No podemos contestar su consulta específica, porque hacerlo exigiría conocer a fondo ese motor..., pero nuestro grupo técnico ha empezado a trabajar sobre una serie de artículos sobre preparación de motores, que aparecerá dentro de algunos meses (durante 1963).

CONSEJOS PARA ABLANDE

Están rectificándome un Mercedes-Benz 170 gasolero, modelo 1953, y antes de ponerlo en marcha, quisiera que me asesoraran sobre el ablande más correcto, cambios y densidad de aceite, uso correcto de la caja, velocidad crucero y máxima... J. A. C., La Plata.

La casa recomienda SAE 20 para invierno y recorridos cortos en verano, SAE 10 para recorridos cortos (uso urbano) verano y tiempo en general cálido. Estas graduaciones se

NOTICIA PARA LA JUVENTUD!

el mocasín que Ud. busca, está en

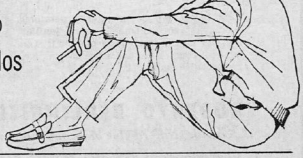
teen's el legítimo - hecho a mano

creaciones y novedades - Diversidad de modelos

en los colores de su preferencia

INDIANO - CHEYENNE - CHIPEHUA - SAKONKA - CLASICO - Y

EL MOCASIN NORTEAMERICANO (ZAPATON)



Galería Guido Spano - **Av. SANTA FE 2653** ...y también para las chicas, hay novedades!

MOCASINERIA ARGENTINA

Usón Publicidad

CORREO PARABRISAS

aplican, en este caso, sobre aceites HD (Heavy Duty) exclusivamente.

Ablande: Hasta los primeros 500 kilómetros, limítese a las siguientes velocidades: 1ª, 15; 2ª, 25; 3ª, 40; 4ª, 60. De 500 a 1.500 km., 18, 30, 50 y 70; de 1.500 en adelante puede ir gradualmente llevando el coche a su velocidad máxima. El motor 170 D (o SD) tiene un limitador que evita la pasada de vueltas; de cualquier forma, Ud. nunca va a andar a fondo en las relaciones intermedias. No deje que el motor ande demasiado despacio; el sentido común le indicará dentro de qué gama de velocidades Ud. puede jugar con la caja de velocidades. No hay "velocidades críticas".

Ud. debe efectuar el primer cambio de aceite a los 500 kilómetros, y los sucesivos a los 2.000.

INTERES COMUN

Tengo un Jeep, y pienso que muchos lectores estarán interesados en saber que en esta ciudad (Bahía Blanca) hay una fábrica que coloca suspensiones independientes, no solamente a Estancieras o Jeeps, sino también a Rastrojeros. Ayer mi mecánico comentó que esta fábrica hace un cojinete a bolillas registrable para solucionar el problema de la dirección de los Jeeps y Estancieras (como tienen huje, se gastan en seguida...) La dirección es "Dott-D'Al", Montevideo 554, Teléf. 25506, Bahía Blanca. — UN BAHIENSE ORGULLOSO, Bahía Blanca, PBA.

Mucho agradecemos al orgulloso bahiense, su útil información.

MOTOR POR DENTRO

PARABRISAS debería publicar una o varias notas sobre la importancia del motor, cómo trabaja el interior de un motor, qué elementos comprende, etc. ¿Tienen la dirección de la representación local de Mercedes-Benz? ¿Precio del Mercedes 900SL, 1961 ó 1962? — NORBERTO BALAUZ, Rafaela, S.F.

En los primeros números de PARABRISAS apareció una serie de notas sobre el funcionamiento del motor, que luego fue extendiéndose para abarcar otros aspectos del automóvil; así, "Ud. y el Motor, ¿se conocen?, se transformó en "Ud. y el Automóvil, ¿se conocen?"

La dirección de Mercedes-Benz Argentina S. A., as Avda. del Libertador Gral. San Martín 2424, Capital Federal En Suiza, el Mercedes 300 SL se vende a 43.000 francos suizos; consulte la cotización del día en su diario. A mediados de 1962, se vendía una convertible 1960 o 1961, en los alrededores de Buenos Aires, por $ 1.700.000, como dato ilustrativo.

IMPINCHABLE

Los peores accidentes automovilísticos son causados por las pinchaduras de neumáticos, porque no se puede prever el momento en que van a ocurrir... Después de mucho cavilar, llegué a concebir un neumático 99,9 % (nada es perfecto en esta vida) blindado contra cualquier objeto capaz de producir una pinchadura... ¿Creen Uds. que el público acogería con beneplácito un neumático tal, aun cuando el precio fuera mayor? ¿No sería conveniente que Uds. realizaran una encuesta entre los lectores de PARABRISAS? Opino que el resultado de dicha encuesta permitiría establecer si se justificaría o no realizar la inversión necesaria para fabricar un neumático nuevo... — N. FREAN, Barrio General Belgrano, PBA.

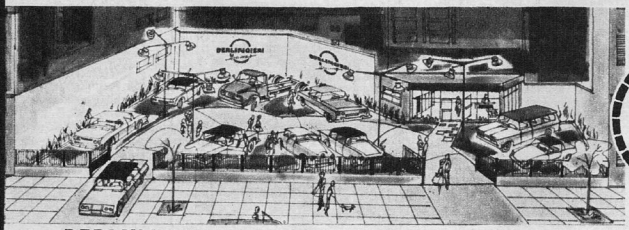
En realidad, los graves accidentes son causados no por pinchaduras, sino por reventones, que son muy poco frecuentes en los neumáticos que se hallan en aceptable estado y bien inflados.

Desde hace muchos años las distintas empresas fabricantes de neumáticos han tratado de encontrar una aceptable solución para evitar las pinchaduras. Generalmente, las soluciones llevadas a la práctica no han encontrado en el público un eco muy grande. Una empresa norteamericana fabrica, desde hace años, cubiertas con doble cámara (si se pinchan, la cámara interior retiene aire durante el tiempo suficiente como para que el coche pueda ser detenido suavemente y sin problemas). Se venden, pero no en forma extraordinaria ni que induzca a los demás fabricantes a adoptar un tipo similar...

A quien debe interesar Ud. es a las fábricas de neumáti-

ETER

PARA GENTE OCUPADA



ABIERTO DE LUNES A SABADOS HASTA LAS 22 hs.

BERLINGIERI LE SOLUCIONA TODO PROBLEMA DE VENTA O ADQUISICION DE AUTOMOTORES NUEVOS O USADOS

Para usted que desea vender, permutar o comprar un automotor usado, en las mejores condiciones, pero que no dispone de tiempo para buscar la oferta más ventajosa, ROBERTO BERLINGIERI S. A. creó el **MARKET BERLINGIERI del USADO,** en el que usted puede dejar su auto en consignación, permutarlo por otro - nuevo o usado - o solicitar simplemente su tasación, con la tranquilidad que da el respaldo de BERLINGIERI, medio siglo al servicio del automotor! **También puede Ud. adquirir allí con interesantes planes de financiación, su ágil PICK-UP CHEVROLET, el elegante CHEVROLET 400, o los poderosos camiones BEDFORD!**

ROBERTO BERLINGIERI S. A.

donde Ud. recibe más, pero no paga más!

Concesionarios General Motors Argentina S. A.

Calle Silvio Ruggieri 3040 (ex Vidt) a un paso de Av. Libertador Gral. San Martin y Salguero, frente a los talleres de BERLINGIERI.

cos, argentinas o extranjeras, dándoles algunos detalles de su invento. (Si no está patentado, ninguna fábrica seria le hará ninguna trampa tipo "robar la invención").

A. D. O. V.

1) El Volkswagen es uno de los autos europeos más difundidos. ¿No podrían hacer un "Aquí Está" y "Hoy Testeamos...?"

2) Sé positivamente que somos muchos los volkswagenistas muy satisfechos... ¿No sería factible que los dueños de VW nos agrupáramos en una Asociación Dueños Orgullosos de Volkswagen (ADOV)? Si otro maniático padece mi demencia, que me escriba... Podrían también organizarse pruebas de regularidad, etc.

3) Me permito sugerirles que las notas técnicas se hagan con un criterio más orgánico...

4) ¿Podría hacerse en PARABRISAS alguna forma de concurso, tipo Crucigrama Gigante, por ejemplo?

5) Magnífico CORREO PARABRISAS. Cabe sugerirles una selección, descartando las que no tengan interés amplio. ¿Irá por eso mismo la carta mía al canasto? — DR. CARLOS FERNANDO BENAZZI, Cuba 4526, Cap. Fed.

1) Atento a muchas sugerencias, lo incluiremos en "Aquí Está". En cuanto a testearlo, nos gustaría mucho, pero no existiendo fábrica argentina, difícilmente un importador particular nos ceda un coche. Si se puede, nosotros no vamos a perder la oportunidad...

2) Creemos que la idea es muy buena. Invitamos a los interesados a escribirle al doctor Benazzi, a la dirección indicada al pie de su carta.

3) y 4) Las sugerencias a carpeta.

5) Seleccionamos las cartas, pero Ud. comprenderá que el concepto de "interés amplio" es muy subjetivo. Por ejemplo, mucha gente nos reprocha que publiquemos cartas que contienen preguntas muy elementales; a lo que nosotros contestamos que quienes hacen esas preguntas, son quienes más necesitan la orientación didáctica que PARABRISAS pretende dar. Además, de cuando en cuando publicamos alguna carta absurda (intencionadamente o no) para "salpicar un poco" la sección...

HILLLLLMANNNN...

Dicen Uds. que la Hillman es de la British Motor Corporation... Entiendo que no es cierto, ya que pertenece a la Rootes... Tengo un Hillman 57 de Luxe, con 12.000 kilómetros recorridos, y anda al pelo. Sin embargo últimamente he notado que al acelerar en segunda o tercera (4 marchas) el auto acelera en falso, es decir, acelera el motor pero el auto no, o apenas, en cambio en cuarta, no ocurre nada de eso... — UN AMANTE DEL AUTOMÓVIL, s/dirección.

Lo de la British Motor Corporation fue un error que ya reconocimos. En cuanto a su automóvil, evidentemente le patina el embrague; es curioso que eso ocurra a los 12.000 kilómetros, pero Ud. debe llevar el coche al taller cuanto antes. Tal vez haya entrado aceite en el embrague, o a lo mejor está completamente desajustado.

ESTANCIERA MODIFIE

Mi Estanciera consume demasiado: 80 kilómetros con 20 litros en ciudad, 90 con 20 en ruta... Preguntando, he averiguado que el problema es general en estas unidades, debido al carburador... Varios amigos me informan que instalando un carburador Ford V8 se obtienen resultados inmejorables, mayor rendimiento y economía... ¿Uds. pueden asesorarme? La Estanciera tiene 4.000 kilómetros... — RAÚL J. AMBROSI, La Plata.

La Estanciera es un vehículo de consumo muy elevado... Ud. no indica a qué velocidad en ruta obtiene 4,5 km/litro... No tenemos noticia de que mejore el rendimiento con un carburador Ford V8. Podría ser, pero igualmente, podría no ser.

Usando un carburador más chico del que trae, usted obtendrá mayor economía, a costa de menos pique y posible recalentamiento en verano; debe cuidar las válvulas, que pueden quemarse si la mezcla de aire-nafta es "pobre" (es decir, si entra relativamente poca nafta en su composición).

Ud. puede hacer que en el carburador de su Estanciera empobrezcan la mezcla al mínimo, pero tendrá los mismos inconvenientes que con un carburador más chico; menos pique y posible eventual quemazón de válvulas.

DESOLITE

En CORREO PARABRISAS se desaconseja el uso de aditivos en la mezcla del Auto Unión 1000. Debo recordarles que el Manual de Instrucciones de la fábrica recomienda agregar al combustible el aditivo Desolite "K", cuando no se usen aceites que contengan aditivos anticorrosivos. Este producto es elaborado en Alemania por AutolDesolite; se consigue en plaza en cualquier taller autorizado DKW, y estamos en condiciones de ofrecer a quienes lo deseen, los datos

AHORA BASTAN "2 MANOS" PARA PINTAR EL AUTOMOVIL

"Colpint"

CON EL NUEVO Y REVOLUCIONARIO SISTEMA DE LA "TAZATERMICA" COLPINT m. r. EL CALOR DILUYE LA LACA DANDO MAS BRILLO Y EVITANDO EL BLANQUEO. SE AJUSTA A TODOS LOS CABEZALES DE SOPLETES A PERNOS.

ELIMINA EL THINNER HASTA EN UN 80%

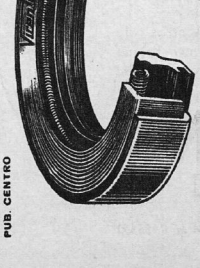
PATENTE No. 120.938

Orbe

FABRICA Y DISTRIBUYE "PINTCOL" S. R. L.
Garantía en pinturas especialidades y afines
HUDSON 570 - VILLA MAIPU
SAN MARTIN - TEL. 755-2795
En venta en las mejores pinturerías del país.

RETENES BLINDADOS

Vicente



PUB. CENTRO

CON ARMADURAS METALICAS Y GUARNICION DE CAUCHO SINTETICO

Seguridad cien por cien en su colocación. Su caja metálica impide que se deformen al ser colocados.

Iguales a los ORIGINALES absolutamente intercambiables.

1.200 posibilidades de satisfacer su necesidad

Fabricados con materias primas seleccionadas sin "economizar" material.

RETENES Vicente BLINDADOS

PARA UN PERFECTO "SELLADO"

EN VENTA EN TODO EL PAIS

Ahora
FIXINA
cristalina

Para impecables "peinadas en flojo" le sugerimos que pruebe la nueva y sensacional Fixina Cristalina, de tono Verde Cristalino.

Y como siempre, la Clásica Fixina de tono Rosa, que asienta el cabello "con firmeza", sin pegotearlo.

Fixina brinda peinados de varonil elegancia, no forma caspa ni polvillo y contiene quinina.

FIXINA
GRIET
EL MEJOR FIJADOR PARA EL CABELLO

técnicos relativos a dicho producto. — MARAÑÓ Y CÍA., S. R. L., Rincón 479, Cap Fed.

En los prospectos del Auto Unión 1000 se recomienda el uso del Desolite "K", mientras que Uds. dicen que no... Usando Supermóvil 40, que trae aditivos, es necesario el uso de Desolite. Utilizando ambos he tenido un rendimiento notable. He notado duros los cambios, en comparación con otros DKW. ¿A qué se debe? Gainza Paz ganó una carrera a un promedio de 147 km/hora... ¿Cómo es posible que se aumente tanto la máxima de un auto, dentro de los reglamentos vigentes? — JORGE VIGIL, Cap. Fed.

La información que dimos la basamos en lo que nos dijeron en Auto Unión cuando nos entregaron el auto para testear: "Usen aceite de primera calidad, *sin ningún aditivo*". La información de los señores Marañón y Cía. habla de aceites que no contienen aditivos anticorrosivos; pero los aceites "de primera" de las grandes marcas, tienen incorporados estos aditivos en su especificación. De usar el aceite de "segundo renglón", convendría, seguramente, usar el Desolite según recomienda el manual.

Los cambios del DKW tienden a ser duros. Si los del auto del Sr. Vigil lo son en forma excesiva, tal vez exista un desajuste en el varillaje.

No tenemos datos sobre la preparación del auto del señor Gainza Paz, de modo que no podemos opinar. Sin embargo, el reglamento, interpretado ampliamente, es bastante generoso.

DI TELLA

1) La velocidad máxima del Di Tella es de 125-130... según la afinación del motor. Para viajes largos, de 90 a 95 km/hora, aunque estimo el régimen ideal a los 85... a esta velocidad, rinde 240 km. con 20 litros, no pasándose jamás de la temperatura normal...

2) La elasticidad en cuarta es notable...; anda a 15/20 sin tironeo alguno...; creo que es característica de los Austin. No tiene pique espectacular, pero sabiendo manejar bien los cambios, se obtiene una aceleración buena... Después de 75.000 kilómetros bajo condiciones muy diversas, mi Di Tella no tiene consumo de aceite o pérdida de compresión alguna...

3) Los cambios entran fácilmente, pudiendo hacer 4ª/3ª a 90 km/hora... Las dificultades son por deficiente regulación del varillaje de caja. La 1ª y la MA no son sincronizadas...

4) El autoencendido que ocasionalmente se presenta es consecuencia de bujías sucias o gastadas. Esta anormalidad aparece matemáticamente cada 5.000 km., debiendo limpiarse las bujías o reponerlas, en caso necesario...

5) En general, no tiene problemas este coche, que creo idealmente adaptado a las necesidades del automovilista argentino... — G. W. SCHLESINGER, San Luis.

La carta del señor Schlesinger, escrita antes de que se publicara nuestro Road Test, coincide tan exactamente con él en la mayoría de sus detalles, que podría haber sido escrita por uno de nuestros "testers"... Pero no creemos que haya ventaja en colocar la 3ª a 90 kilómetros por hora... El consumo anotado por el señor Schlesinger es casi exactamente igual al que nosotros obtuvimos a 80... Lo que prueba que el Di Tella que nos prestó la fábrica para testear estaba perfectamente "standard" (aunque estaba muy bien puesto a punto...).

CHICOS PERO VELOCES

1) ¿Qué precio tiene el Fiat-Abarth 850 TC?

2) ¿Qué hay de cierto sobre la fabricación del exitoso Austin Seven de 850 c.c.?

3) Si este coche se fabricara, ¿se haría también la versión deportiva con motor Cooper de 997 c.c. y frenos de disco?

4) En las listas de precios de autos usados hay errores... el Mercedes-Benz 170SD 1953 figura a $ 240.000, cuando en realidad se está vendiendo en plaza a $ 340.000... Chevrolet 1940 a $ 180.000... se está vendiendo a $ 220-250.000... — M. G., Mar del Plata.

1) No tenemos precio oficial para este vehículo.

2) Recientemente los diarios publicaron sueltos que destacaban que Di Tella estudiaba la fabricación del Austin Seven y/o su casi mellizo, el Morris

Miniminor. No tenemos nada más concreto que esa noticia.

3) Difícilmente. La preparación deportiva del Cooper (fabricante, por otra parte, de los exitosos coches de carrera y sport-competición) y no la fábrica British Motor Corporation, aunque los Minicooper son vendidos por los concesionarios BMC y figuran en sus listas de precios oficiales.

4) Volvemos a repetir: las listas de precios de autos usados se refieren a casos concretos de operación o cotización y no son opiniones de PARABRISAS ni estimaciones de carácter genérico; vale decir, que nosotros afirmamos que *un* Chevrolet 1940 se cotizó (o se vendió) a $ 180.000 y no que en general el Chevrolet 1940 se está vendiendo a ese precio...

MULTIPLICANDO

Fiat 600 Multipla...

1) ¿Velocidad máxima de crucero, con 4 personas?

2) ¿Tiene suficiente motor para recorrer zonas montañosas con las consabidas 4 personas y su equipaje?

3) ¿Cuesta muy caro un ajuste general? ¿Puede cambiársele el motor por un 750?

4) ¿Pueden hacerse viajes largos (Bariloche, Catamarca, Jujuy, Chaco, etc.?)

5) ¿Qué consumo tiene con motor bueno?

6) ¿No parece caro 320.000 por una unidad de año desconocido, bien de chapa, cubiertas nuevas, motor recién ajustado, pero tapicería bastante pobre? En PARABRISAS 22 hablan de 230.000 para una unidad Multipla... — NÉSTOR RIGHETTI, R. de Escalada.

1) Para el Multipla 750, la fábrica denuncia una velocidad máxima de 105. Calcule 95-100 para un 600 en *óptimo estado.* Crucero, calcule unos 75.

2) Sí, señor, si está bien de motor. Italia está llena de montañas y fracasaria rotundamente cualquier coche que no pudiera escalarlas sin problemas.

3) Ud. nos está pidiendo que metamos las manos en el fuego... Podría estar *más o menos* alrededor de los 40.000 pesos, comprendiendo rectificación de cilindros y de cigüeñal, y todo lo que se estila en estos casos. No creemos que usted consiga un motor 750, y de conseguirlo, lo va a pagar muy, muy caro.

4) Sí, señor.

5) Para el 750, según la fábrica, 6 a 8 litros cada 100 kilómetros (12-15 km/litro).

6) No podemos saber cómo estarán los precios para cuando esta carta sea impresa en la revista. Actualmente, parece un poco caro, pero tal vez el estado mecánico justifique el precio.

ESTRUCTURA COMPACTA

Tengo una Argenta '62..., quiero alargarle la cabina carrozándole la mitad de la caja... Entiendo que éste es un vehículo compacto, por lo cual temo que esta modificación de la carrocería le pueda alterar su rigidez estructural. — JUAN GOITÍA, Capital Federal.

Creemos que si la reforma está bien hecha, con materiales no excesivamente pesados, no habrá problema. No obstante, y a los efectos de una correcta terminología, destacamos que usted, al decir "compacto" quiere decir en realidad "integral", que no es lo mismo (aunque, casualmente, los "compactos" son también "integrales", pero es perfectamente posible diseñar un compacto que no sea integral, es decir, que tenga chasis aparte).

FILTRO DE CARLO

En "Correo Parabrisas", el señor Arregui se refiere a filtros De Carlo... Yo puedo afirmar que sí existe un triple elemento filtrante aprobado y experimentado durante diez meses en varios coches de esta marca (patente en trámite). Se trata de un filtro de admisión con doble baño de aceite y cámara precalentadora de gases, y como si esto fuera poco, contiene un novísimo sistema, el cual consiste en que el aceite quede librado de impurezas, retirándose hacia otro compartimiento el aceite impregnado de tierra y otras suciedades.

Sabemos bien que el motor de cuatro tiempos posee un respiradero de cárter, y que éste, cuando viene original de fábrica, no tiene ningún filtro; yo he hecho ingresar esta respiración, por un moderno sistema, al filtro antes mencionado.

Este sistema filtrante no absorbe el aire como cualquier otro o como el original de fábrica, sino por medio de un conducto aplicado a la parte delantera del coche (sin tocar la calefacción). Consiste de una boquilla hecha para que absorba aire limpio, produciendo, a la vez, en el sistema de carburación una elevada potencia compresora.

Yo tuve ese filtro en experimento y pude apreciar lo siguiente en un determinado tiempo: 1) menor consumo de combustible; 2) mayor pique; 3) máxima duración del motor;

UD. NO TIENE MEMORIA...

PERO AHORA TIENE

Remember MAGNETIC

Con licencia de la WINBOTTEN Inc. S.A. de Detroit EE.UU. y Pat. A. Nº 174.623 es fabricado en Argentina y simultaneamente en 26 países del mundo.

REMEMBER
Kms. 0 7 1 4 5
TIEMPO DE CAMBIAR ACEITE

PARA CUALQUIER MARCA DE AUTO O CAMION

Precio de venta $199 en todo el país

REMEMBER será el guardián infalible para que Ud. cambie el aceite del motor de su automóvil SIEMPRE EN EL MOMENTO JUSTO.

REMEMBER trae además un termómetro, el más pequeño del mundo, que le proporcionará la temperatura exacta del interior de su automóvil.

REMEMBER es de plástico en elegantes colores. Pequeño. Práctico. NO NECESITA INSTALACION ESPECIAL ALGUNA. SE ADHIERE POR IMANTACION A CUALQUIER PARTE METALICA DEL COCHE.

En venta en el Automóvil Club Argentino, Estaciones de Servicio, Casas de Accesorios, Negocios de Novedades, etc...

ZONAS DISPONIBLES PARA CORREDORES EN EL RAMO DE ACCESORIOS

DISTRIBUIDO EN AMERICA LATINA POR ROB's KEY Av. Lib. Gral. SAN MARTIN 550 - T.E. 44-4286

BRUJULA

4) no fue necesario cambiar el aceite del filtro con cada cambio de aceite del motor; yo cambié a 10.000 kilómetros y pude comprobar que dicho aceite estaba limpio...

Una vez otorgada la patente, estoy en condiciones de aplicarlo a cualquier vehículo con motor trasero (ya ha sido colocado a unidades Heinkel e Isard). También observé que en los De Carlo se producía mucho autoencendido, y después de buscar todas las razones de este mal, encontré que le faltaba refrigeración; por lo tanto le hice dos aletas laterales, dándole así una mayor corriente de aire fresco. Algunos le sacan el portapatente o lo alejan, creyendo hacer así un bien al motor, al contrario, le sacan aire, porque no entra por ahí sino que sale...

Cualquier otra pregunta pueden hacerla a Frasche 32, Arrecifes. — ERNESTO E. BARELLO, Arrecifes.

Publicamos la carta sin comentario, excepto para aclarar que lo de la "elevada potencia compresora" es una falacia. El aire que chupa el carburador entra al cilindro con tal velocidad, que para producir una presión positiva en la campana del carburador o en su cámara de venturi, sería necesario que el coche desarrollara bastante más de 200 kilómetros por hora... La idea de lograr una sobrealimentación "gratuita" con el aire que choca contra el vehículo al avanzar, es muy vieja... Algunos "tuners" motociclistas han colocado los carburadores con la campana para adelante, pero los experimentos nunca dieron resultado y, finalmente, se abandonaron. Al contrario, a veces se empeoraba la carburación por turbulencias creadas por la diferencia de velocidad entre el aire de aspiración y el aire que llegaba de afuera; muchos preparadores concluyeron que la mejor solución era que el carburador succionara aire de una zona completamente estanca.

Lo más fino en anatómicos

Pocker es el nuevo anatómico que todo hombre moderno debe adoptar. Tejido con la fantástica fibra sintética poliamídica que une a su recia fortaleza la suavidad de un guante. Unico con elasticidad vertical... Tres modelos: Hombre - Joven - Niño.

Los anatómicos Pocker son producidos por Fábricas Leila creadores de la famosa línea Cáper

Pocker

lo más fino en anatómicos.

PUBLICIDAD ARCO S.A.

MARCAS

1) ¿En qué se diferencian las pick-up Dodge, Fargo y De Soto? Si no hay diferencia, ¿por qué hacen tres modelos iguales?

2) Al Renault Dauphine, ¿por qué no le ponen un motor de repuesto para cuando se le pierde el de adelante?

3) ¿Pueden darme la dirección de Daimler-Benz, Alemania? — J. E. B., Cap. Federal.

1) Lo único que cambia es la chapita que lleva la marca. Se hace así porque a los concesionarios De Soto se les entrega De Soto, a los Dodge se les entrega Dodge, y a los Fargo, Fargo.

2) Tiene. ¿No se fijó atrás?

3) Daimler-Benz A. G., Stuttgart-Unterturkheim, Alemania.

CUARTO PRINCIPE

1) ¿Es verdad que para fin de año sale el NSU Prinz 4?

2) ¿Van a testear los Cisitalia? — R. C. G. A., Capital Federal.

1) Era el proyecto original de la firma, pero ha quedado postergado debido a los inconvenientes de público dominio. Si es que aparece, por cierto que no lo hará para fin de año.

2) Si logramos la necesaria cooperación de parte de la firma productora, lo haremos con mucho gusto.

FIGURITA REPETIDA

Dicen Uds. que los coches de Road Test son estrictamente de serie, sin preparación previa, pero ha llamado mi atención que el Di Tella 1500 que Uds. testearon tenga la misma patente que la unidad probada por otra publicación... ¿El auto no habrá sido "especial"?

CORREO PARABRISAS

En el artículo "¿Por qué 12 en vez de 6", sobre tensión eléctrica, explican varias cosas interesantes, pero en algunos casos no estoy de acuerdo...

Uds. dicen que un sistema de 6v necesita conductores de mayor sección y que hay más pérdidas... Hasta ahí, perfectamente..., pero luego agregan que un motor de arranque de 12v debe desarrollar aproximadamente el doble de potencia al freno que otro 6v de idénticas dimensiones, pero no aclaran uno de los factores principales, cuál es la capacidad de la batería.

La rural Estanciera arranca perfectamente con 6v, en cambio el Rambler, que tiene el mismo motor, usa 12v; pero la Estanciera tiene una batería de 90 amperes y el Rambler de 55... En cuanto a las bujías, considero que encienden perfectamente tanto en 6 como en 12 volts... *Ernesto Ponzano, Las Rosas, S.F.*

El hecho de que el Di Tella testeado por nosotros haya sido la misma unidad que oportunamente tuvo en sus manos la publicación a que Ud alude, solamente significa que la empresa destinó un coche a Road Test y lo facilitó en préstamo al colega y a nosotros, en distintas fechas, evidentemente. El auto estaba muy bien puesto a punto, como era lógico esperar, pero no tenía ninguna preparación especial perceptible. No podía tenerla, porque, de haberse aumentado la compresión, pistonearía hasta con nafta especial, y de haberse aumentado, por ejemplo, los gicleurs, se notaría un consumo desmedido que repercutiría en contra del coche mismo. Otra posibilidad sería un cruce de levas fuera de norma, pero como es sabido, esta modificación ataca directamente la elasticidad motriz en baja, y precisamente esa elasticidad fue uno de los detalles sobresalientes del Di Tella, como se dejó constancia en el Road Test.

Electricidad: la capacidad de la batería no tiene absolutamente nada que ver con la tensión de la misma. La capacidad es la cantidad de corriente que puede brindar y se mide en amperes-hora; depende exclusivamente de la superficie total de las placas. Si por ejemplo decimos que una batería tiene una capacidad de 90 amps-hora, estamos diciendo que puede suministrar una corriente de intensidad igual a 90 amperes durante una hora, al cabo de la cual se encontrará agotada.

Esa misma batería del ejemplo podría haber tenido indistintamente 6 ó 12 volts de tensión; a los efectos del consumo, la diferencia hubiera residido en que la batería de 12 volts nos hubiera dado mayor "presión eléctrica". Cuando una batería se va descargando, disminuye su capacidad y, en algo, su tensión, de tal manera que es perfectamente lógico que, de dos baterías de igual tensión y diferente capacidad al desgastarse ambas a igual ritmo, pueda mantener mayor tensión la de mayor capacidad.

Si Ud. lee la nota en cuestión con mayor detenimiento, se dará cuenta de que no se discute que las bujías puedan suministrar buenas chispas tanto en un sistema de 6 como de 12 volts; lo que se aclara es que en el último sistema se puede disponer de mayor cantidad de voltaje en el secundario, a cualquier régimen de rotación del motor.

G. W.

1) ¿Van a testearlo?
2) ¿Qué cilindrada tiene?
3) ¿Dos o cuatro tiempos?

A. J. S. R., San Antonio Oeste, R. N.

1) Poco probable. La empresa no parece dispuesta
2) 896 c.c.
3) Dos tiempos.

ZOOLOGIA: LOS RETRACTILES

En "Correo Parabrisas" dicen que los primeros modelos de techo retráctil son los Ford de alrededor de 1955... Sin embargo, ubico al antepasado de esa especie zoológica en el año 1936 (Peugeot). — CÉSAR M. SORKI, Capital Federal.

Usted entendió mal: nosotros dijimos que el año 1955 (aproximadamente) fue el primero en que la Ford produjo un coche con techo retráctil... Nosotros también teníamos noticias de un Peugeot 1936, que también se ofreció con techo retráctil. No fue un éxito y se vendieron pocas unidades.

CERVATILLO

1) ¿Es cierto que FAUSA proyecta la fabricación de un motor de mayor cilindrada para el Bambi?
2) Si así fuera, ¿darían preferencia a los actuales propietarios de Bambi para cambio de motor?
3) ¿Qué tipo de bujía es correcta?
4) En el test del Nº 18, dicen 1 litro de aceite en 20 de nafta; el manual dice 1 en 25. ¿Cuál de los dos es exacto?
5) El aceite para la caja de velocidades, ¿es 90 hipoidal o 90 común?
6) ¿Qué presión de gomas? — BAMBINO, Mar del Plata.

1) FAUSA no fabrica los motores, los importa. No tenemos conocimiento de ninguna intención del tipo que usted sugiere.
2) Ver 1).
3) Cualquiera de grado térmico 225 o equivalente. Bosch o Marelli 225 o sus iguales, según tabla de equivalencias.
4) Recomendamos 1 litro de SAE 50 en 20 de nafta común. No es necesario usar nafta especial.
5) 90 común.
6) 22 libras en las cuatro. Y no se olvide de controlar la presión de la goma de auxilio.

JAPONADAS

1) ¿Cuál es el precio de: Fiat 2300, Jaguar 3800, M. G. Midget 950?
2) ¿Publicarán notas sobre playas de la costa bonaerense?
3) Mi padre compró un Adler 1940, fabricado por Auto Unión. El vendedor aconsejó no pasar de los 60... ¿Qué opinan ustedes? ¿A qué precio se cotizan? ¿Qué resultado han dado? ¿Hay repuestos?
4) ¿Por qué no se ven autos japoneses en nuestro medio? — LUIS ODESCALCHI, Maipú, PBA.

1) Son coches que se importan en cantidades muy limitadas (que sepamos, no se ha importado aún un M. G. 950) y no hay precio.
2) Ya publicamos (PARABRISAS Nº 15; números atrasados, vea la última página de este ejemplar).
3) Depende del estado del Adler. Son coches que fueron muy buenos, pero "los años no vienen solos"... No sabemos quién puede tener repuestos. Su cotización en el mercado es baja por la edad que tienen los coches.

4) En general se ven pocos autos importados, por los fuertes recargos que deben pagar. Se han importado algunas marcas de fuerte prestigio y atractivo —Taunus, Volkswagen, M. G. MGA, etc.—, pero sería sumamente riesgoso pagar altos recargos y elevado flete para ofrecer a la venta autos que serán muy buenos pero que nadie conoce en la Argentina.

FLYING STANDARD

¿Por qué no se menciona nunca el Flying Standard? Mucho nos complacería saber algo de él, especialmente equivalente de repuestos que sirvan para otro coche, ya que a veces es difícil o imposible conseguir repuestos. — ARMANDO R. DE MARÍA, Pto. Deseado, SC.

No tenemos información sobre intercambiabilidad de repuestos con otras marcas. Hemos pedido —y reiteramos el pedido— manuales de automóviles no nuevos, para irlos publicando en forma sintetizada en la revista. En cuanto a la pregunta concreta del señor De María, tal vez otro lector de PARABRISAS pueda decirnos algo.

10 Y 37

Tengo un Morris 10, modelo 1947... ¿Qué cilindrada tiene? Los 10 ¿son los HP del motor? — A. G. N., Baradero, PBA.

La cilindrada es de 1.267 centímetros cúbicos... Los "10" son *horse-power* fiscales, que se usaban en Inglaterra a los efectos de calcular el impuesto. Vea "¿Cuántas razas de caballos?", PARABRISAS Nº 10, pág. 80. El Morris tiene 37 HP "reales"

DISCANDO EL ALFA

En el artículo sobre frenos a disco, olvidaron incluir al Alfa entre las marcas que los tienen como equipo de norma... En las presentaciones, ¿no podrían incluir un gráfico del tablero con los instrumentos, y también ubicación de la palanca de cambios? — ABEL BOULÍN, Mendoza.

El Alfa estandarizó frenos a disco en su modelo 2600 después de que se hubiera escrito ese artículo. Cada día son más las marcas que los van usando (la última, Renault, en su R-8) de modo que una lista de ésas, prácticamente pierde vigencia de un día para otro... Su sugerencia referente a tableros, a carpeta. Gracias.

DAUPHINE

1) Cuando el coche está cargado (4 personas), las ruedas se abren... ¿Pueden cambiarse los resortes originales por otros más duros?

2) El sistema de enfriamiento tiene un termostato que comienza a abrir de 71-75°C, y abre completamente a los 82°C. Sin embargo, la graduación fijada parece ser igual para todo el país, sin tener en cuenta temperaturas diferentes en las distintas zonas... ¿No sería más conveniente usar un termostato en invierno y otro en verano?

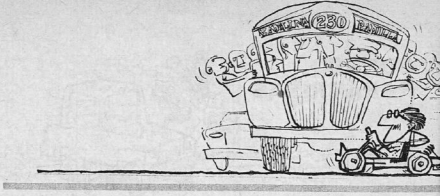
3) ¿Es beneficioso usar aditivos, en motor y engranajes?

4) La palanca de cambios es corta e incómoda. Alargándola, ¿pueden surgir inconvenientes?

5) ¿No son mejores amperímetro y manómetro que las luces indicadoras?

6) ¿Es mejor usar aceite común o multigrado?

7) ¿Qué objeto tienen los contrapesos colocados en las ruedas? ¿Es posible eliminarlos, sin inconvenientes? — AUGUSTO PEREA, Capital Federal.



1) Vea el test del Dauphine, PARABRISAS Nº 21.

2) Ese es un error de concepto. Lo que interesa es la temperatura *adentro* del motor, y no afuera. El motor debería trabajar siempre a una temperatura óptima (75° a 95°, según el motor). Si afuera hace calor, el termostato se abrirá antes, pero los valores a los cuales debe abrir o cerrar, son siempre iguales.

3) La fábrica no recomienda usar aditivos. Nosotros somos neutrales al respecto.

4) No, señor.

5) Sí, siempre que el usuario sea lo suficientemente idóneo como para interpretar correctamente la lectura de los instrumentos.

6) Las opiniones están divididas. El multigrado es más caro. Bajo condiciones normales de funcionamiento, es difícil determinar si su protección adicional justifica su mayor

BRILLO QUE DURA
Y PROTECCION SEGURA
con
PLASTICOTE
Importado de U.S.A.

Auténtica innovación... para una nueva y eficaz manera de proteger, embelleciendo, la valiosa "presencia" de su coche. Sí, porque PLASTICOTE no es un nuevo lustre, sino un plastificador que protege la superficie que cubre y le da hermoso brillo "a nuevo"... ¡todo por largo tiempo!

De fácil aplicación y gran rendimiento: cada lata alcanza para 5 plastificados.

Producido y envasado por The Livingston Company, New Haven, Conn., U.S.A.

Representante e importador exclusivo
INDUSTRIAS DAL VERA
Hipólito Yrigoyen 2587 - T. E. 47-2436 Buenos Aires

Plasticote *dispone de zonas para distribuidores. Consúltenos*

BASTARRICA 006

precio. Sin duda, debe proteger más.

7) Esos contrapesos sirven para equilibrar la rueda. Si usted los quita, perderá una ventaja sin ganar ninguna otra.

LATROCINIO TUCUMANO

Tengo un De Carlo 700... A los 10.000 kilómetros dejó de andar el velocímetro, aunque sigue funcionando bien el cuentakilómetros... Los amortiguadores traseros se descargaron. Aparte de los saltitos, ¿afecta al auto andar así? ¿Puedo cargarlos yo mismo?

En el centro me rompieron los vidrios de los faros delanteros. Como el concesionario no tenía repuesto, puse vidrios de otra marca..., además me rompieron el faro de cola de un lado, y como tampoco consigo repuesto, tengo que andar sin luz de ese lado para que no me roben el foquito... Ustedes estarán preguntándose cómo puede ser que se robe en Tucumán, ¿no?

Dejo mi vehículo a la intemperie durante varias horas diarias, y temo que la pintura se deteriore. ¿La cera protege contra el sol?

Muy buenos los consejos del señor Hauque. Referente a sus conceptos sobre el De Carlo, estoy de acuerdo sólo en lo que concierne al motor, pero en cuanto a carrocería, el piso se me ha oxidado, se rompieron los plásticos de los levantavidrios y el levantacapot, se despegó la tapita del volante, etc. "B. M. W.", Tucumán.

Si el cuentakilómetros sigue andando, quiere decir que no se rompió la tripa. El defecto está dentro de la relojería del velocímetro. Debe hacerlo revisar por alguna casa especialista en tableros. No le conviene andar sin amortiguadores; se le va a aflojar toda la carrocería y los elásticos se le vencerán en seguida.

Suponemos que en Tucumán se robará como en cualquier otro lado, desgraciadamente... Las pinturas modernas son muy resistentes a la oxidación y a la acción del sol. Generalmente, las ceras protegen contra climas "malos" (lluvia, frío, neblina, etc.) pero no contra el sol. Algunos colores son muy sensibles, especialmente borravino y tonos de rojo.

ESCRITO EN EL VIENTO

En "Autos con sabor a viento", el Bergantín que aparece como Super Seis es, en realidad, un 4 cilindros, de lujo... Además, en "2 Ruedas internacionales", ponen una Triumph como si fuera una Jawa...

¿Por qué, en la lista de precios de automóviles nacionales 0 km., colocan automóviles que no lo son, a mi criterio? ¿Podrían colocar el porcentaje de industria nacional de los coches que se venden en el país? — M. A. M., Capital Federal.

Lo de la moto fue un error; en el caso de los Bergantines, no pudimos conseguir una foto del Seis y recurrimos a una del 4, que en su versión De Lujo era prácticamente idéntica...

En general, todas las fábricas argentinas están aumentando su porcentaje de nacionalización, ya que se han impuesto fuertes multas a firmas infractoras. El panorama ha evolucionado considerablemente; en los últimos días hemos tenido noticias, de fuentes independientes e insospechables, que algunas fábricas pequeñas de las cuales teníamos dudas, están nacionalizando su producción a pasos agigantados. Hace seis meses, no era así.

No podemos proporcionar cifras de nacionalización; es difícil obtenerlas de las fábricas y, además, varían en función de tiempo a medida que los planes correspondientes se van cumpliendo.

ENRIQUE VI

¿Dónde puedo conseguir información sobre el Henry J, seis cilindros, modelo '51?... — HENRY, Pergamino, PBA.

Aparte de la eventual colaboración que pueda ofrecer algún lector (pero NO tenemos la dirección de "Henry") el representante es Tiphaine y Cía., Salguero 2756, Capital Federal.

RADIOGRAFIAS

Muy bueno el test del Prinz (Parabrisas, 15)... Hacen bien en recalcar que siempre hay que andar con la mano en la palanca de cambios... Puede resultar muy interesante "Radiografías del Automóvil"...

Por si les interesa va algo: teníamos un Nash 600, 4 puertas, '47. Al principio, grandes

Complete su colección de

PARABRISAS

antes de que se agoten los números de la reserva

Numerosos lectores han estado adquiriendo números atrasados de PARABRISAS con objeto de reunir la más documentada colección de informaciones sobre automóviles, motos y camiones. Nosotros hemos destinado una reserva para atender dichos pedidos. Pero esa reserva no puede ser muy amplia y ya se han agotado los números 3, 4, 5 y 7. Antes que sea imposible para usted adquirir el número o los números que necesita, solicítelos personalmente o envíe cheque o giro postal a:

RYELA
Piedras 113 * Capital Federal

(Departamento Suscripciones y Venta Directa)

Cada ejemplar se vende a $ 35.— (el Nº 16 a $ 45.—). Solicite los ejemplares que necesite, y si desea recibirlos por correo certificado agregue $ 10.—. Para mayor facilidad de ubicación detallamos los números de PARABRISAS y los temas de mayor permanencia.

ROAD TEST

No. 13 - Fiat 1.200
No. 14 - Kaiser Carabela
No. 15 - NSU-Prinz
No. 16 - Fiat 600 D
No. 17 - DKW-Auto Unión 1000 S
No. 18 - Bambi
No. 20 - Di Tella 1500
No. 21 - Renault Daphine
No. 22 - Pick Up Argenta

PRESENTACIONES

No. 1 - Fiat 600
No. 2 - Di Tella 1500
No. 3 - DKW Auto Unión
No. 4 - Borgward Isabella
No. 5 - Fiat 1100
No. 6 - Citroen 2 CV
No. 7 - Rural Kaiser Estanciera
No. 8 - Ford F-100
No. 9 - Peugeot 403
No. 10 - Kaiser Carabela
No. 11 - NSU-Prinz
No. 12 - Renault Dauphine
No. 13 - Pick-Up Argenta
No. 14 - De Carlo 700
No. 15 - Isard T-700
No. 16 - Chevrolet 400
No. 17 - Rambler
No. 18 - Fiat 600 D
No. 19 - Ford Taunus 17 M
No. 20 - Bambi
No. 21 - Fiat 1300/1500
No. 22 - Bergantin

dolores de cabeza (recalentamiento). Los mecánicos decían, "Es un auto de porquería. Cómprese un Ford o un Chevrolet". La solución: teníamos un ventilador de cuatro palas, pero en Estados Unidos éste se usa solamente en invierno (no sabíamos por carecer de manual)... Medimos la compresión, y dio 13 (¿puede ser?)... Pusimos doble junta y el motor mejoró mucho... Tenía cosas buenas: fuimos a Mar del Plata muy cargados con 40 litros de nafta, a ochenta por hora...

¿Qué importancia tiene "velocidad del coche a 1000 r.p.m. en alta"? ¿Para multiplicar por las r.p.m. que se pueden obtener del motor? Difícil si no se tiene cuentarrevoluciones... Además creo criminal llevar su coche tan despacio...

Ustedes consultaron si era preferible dar aceleración en metros o en minutos y segundos... Prefiero distancias...

En curva mojada, la mayoría de los coches de turismo se van de cola... ¿Es cierto que se corrige con golpes de volante y aceleradas?

¿No daría el espacio para publicar una notita sobre preparación de motores y suspensiones?

En el test del Fiat 1100 aprobaron la caja de cambios. Yo no...; la primera no es sincronizada, y a veces es difícil meterla hasta de parado... La marcha atrás es un desastre...

¿Por qué ese brusco amor por el Bambi? No digo que sea malo, pero el Road Test, la tapa y la presentación seguidos me parecen demasiado...

¿Es cierto que el motor del Dauphine no dará más de los 30.000 kilómetros sin arreglo de fondo?

Los colaboradores de PARABRISAS, *¿tienen auto propio o rompen sólo los que les prestan?* — C. I. P. 1.982.798, sin dirección.

Asunto Nash: gracias, pero la información es algo escueta. ¿Qué hicieron con el ventilador?

R.P.M. en alta: no se trata de "Velocidad a 1.000 r.p.m. en alta", sino "Velocidad por 1000 r.p.m. en alta"... Precisamente se hace para prescindir del cuentavueltas. El gráfico indica, a cualquier velocidad y en cualquier cambio, cuál es la velocidad de rotación que lleva el motor en ese momento... Vale decir, que si usted alcanzó 60 en segunda y quiere saber a cuántas vueltas anduvo su motor, sigue la raya oblicua de 2ª hasta que se cruce con la de 60 km/hora, y la perpendicular le indica los r.p.m....

Curvas: Vea "Sobreviraje y Subviraje", PARABRISAS Nº 14.

Preparación: Veremos. Lo que pasa es que hay tantos autos distintos (dos y cuatro tiempos, uno hasta seis cilindros, motor delante y motor atrás, etc., etc.).

Cambios Fiat: nuestro coche de test no tuvo problemas a pesar de no ser nuevo. Sabemos que algunos propietarios han tenido problemas con la marcha atrás.

Bambi: hemos ido publicando presentaciones, tapas, y el Road Test de todos los coches nacionales. Aprovechamos la unidad Bambi cedida para el Road Test, para sacar fotos de Test, de presentación y de tapa, y ya que estaban hechas las fotos, las publicamos *ipso facto*. ¿Para qué esperar?

Dauphine: todo auto pequeño es sensible al manejo bueno o malo. Nosotros podemos romper cualquier auto en treinta mil kilómetros o mucho menos, si nos lo proponemos, y sin hacer más que repetir los errores de conducción de mucha gente (novicios o veteranos testarudos). No tenemos cifras de duración del Dauphine, pero pensamos que el motor es lo mejor que tiene ese auto, y 30.000 km. nos parecen poco...

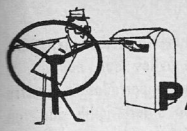
ELASTICOS Y RESORTES 3 VECES MAS DURABLES

Resisten las pruebas más exigentes! Los elásticos y resortes HOESCH, están respaldados por la experiencia de Hoesch A. G., Dortmund, Alemania, con 143 años en la industria metalúrgica.
Producidos con los más avanzados procesos de fabricación y un severo control de calidad, duran 3 veces más que los elásticos y resortes corrientes y protegen al automotor!
Coloque elásticos HOESCH "compactados" y asegúrese contra toda clase de impactos del camino.

FABRICADOS POR
HOESCH
ARGENTINA S.A.I.C.
Of. Venezuela 115 - T.E. 30-5421/8217 - Bs. As.
Fca. Carlos Pellegrini y Viamonte
T.E. 208-4761/9359 - Valentín Alsina

CON PROCESO
"Shot PeeninG"
DE COMPACTADO SUPERFICIAL, QUE CONTRIBUYE A PROLONGAR LA VIDA UTIL DEL ELASTICO

GRANT ADVERTISING



CORREO PARABRISAS

Colaboradores: ambas cosas; tienen autos propios y rompen autos ajenos. (En realidad, PARABRISAS hasta ahora no rompió ningún auto ni propio ni ajeno).

ESCARABAJO BONDADOSO

1) He oído opiniones dispares acerca de la bondad del Volkswagen...

2) ¿Es necesario andar siempre ligero?

3) ¿Perjudica al motor VW andar despacio, en el cambio apropiado (2ª, por ejemplo)?

4) ¿Cuáles son las velocidades correctas para pasar los distintos cambios?

5) Yo ando en ciudad a 35... ¿Tendré que andar siempre en 2ª a esa velocidad?

MAR DEL PLATA POR DENTRO

La historia, los paseos, la vida íntima diurna y nocturna de la gran ciudad atlántica, en una crónica especial con el relevamiento turístico de la Ruta 2 la hallará en PARABRISAS 26, que aparece el Jueves 20 de diciembre

6) ¿Harán Road Test del Volkswagen?

7) ¿Conviene agregar aditivo a las naftas?

8) Para frenar, ¿es conveniente desembragar antes de frenar, o frenar con el embrague conectado? — McWAGEN, Colonia, R.O.U.

1) ¿Que si el VW es bueno? ¡Vaya la pregunta!...

2) No, pero es más divertido.

3) En el cambio apropiado, no.

4) Las que indica el manual, o en su defecto el sentido común. Trate de hacer los cambios ni excesivamente despacio ni excesivamente ligero, y despreocúpese. No hay UNA velocidad óptima...

5) Creemos que en tercera andará bien.

6) Difícilmente. No existe plan de fabricación argentina, y debido a los recargos, vienen muy pocas unidades. Si se presenta la oportunidad ¡encantados!

7) No opinamos sobre aditivos. Hay gente que está muy conforme con ellos, otros que reniegan.

8) Frene con la marcha conectada, y desembrague recién cuando el auto, está por detenerse. Así la contrapresión del motor ayudará a reducir la velocidad.

A LOS SALTOS

Fui motonetista, y di el salto (Isetta 300)... ¿Puede obtenerse manual? ¿O en su defecto, los datos de mantenimiento más necesarios? ¿Qué casas tienen repuestos Isetta?

El Isetta no se fabrica, pero hay muchos poseedores que quisieran una presentación o artículo similar... Hay muchos motonetistas como lo fui yo que también quieren dar un "salto", pero no lo hacen por desconocimiento o por temor a un artículo que ya no se fabrica... — JORGE N. APA, Uspallata, Mendoza.

PARABRISAS ha llamado a los lectores pidiendo manuales de todo tipo. A medida que los recibamos, iremos publicando sus partes fundamentales. Hay muchos talleres de microcupé en la Capital Federal y alrededores, pero no sabemos de nadie que se haya dedicado especialmente a los repuestos de la Isetta...

En PARABRISAS Nº 6 publicamos una nota sobre las microcupés. Presentamos únicamente vehículos nuevos o de fabricación muy reciente. De todos modos, en lo que usted señala como incitación "al salto", mientras que nosotros esperamos que todos vayan paulatinamente mejorando sus medios de transporte, nosotros no podemos invitar a exhortar a la compra de un vehículo excelente pero que, según nuestras referencias, choca con gran dificultad de obtención de algunos repuestos importantes... ("Dificultad" no debe interpretarse como "imposibilidad"). *

Peinadas "brillantes" con...

FIJADOR Ricibrill

ORO AZUL

a base de Ricino desodorizado

Solamente con **Ricibrill** Extra Denso de alta densidad, se logran esas peinadas brillantes, naturales y que duran todo el día. Y por su fórmula exclusiva a base de Ricino desodorizado, **Ricibrill** tonifica la raíz capilar.

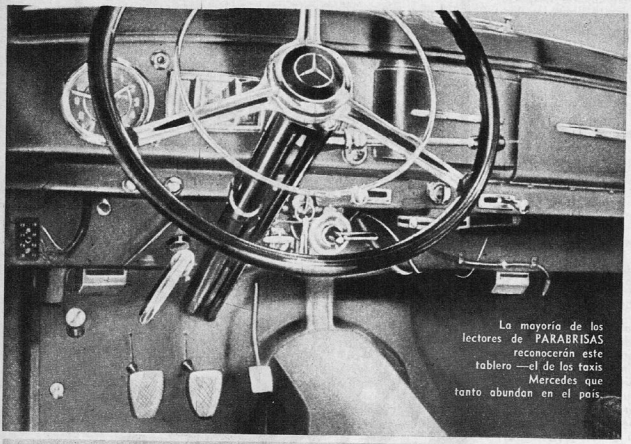
En 2 tonos: AZUL *para cabellos oscuros o canos*
ORO *para cabellos rubios*

Y para lavar su cabello, los caballeros prefieren **CHAMPÚ Ricibrill** a base de Ricino desodorizado

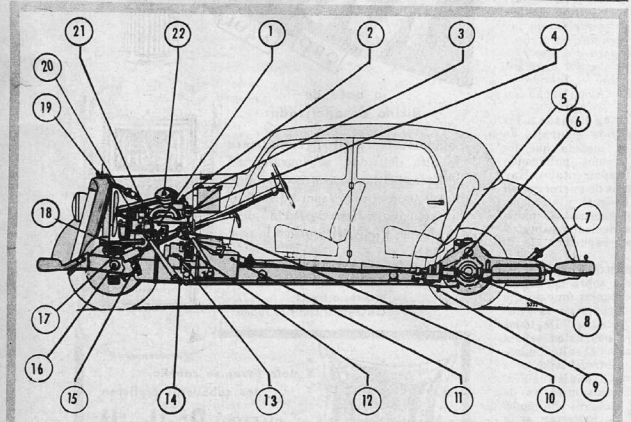
Ahora también en su característico **SACHET PLASTICO** *rectangular con la cantidad exacta para un lavado.*

LOS MANUALES DE PARABRISAS Nº 1

La reacción de los lectores a nuestro pedido (PARABRISAS 21) de manuales de automóviles que no son de producción actual, o que fueron importados a nuestro país en cantidades en un tiempo anterior, ha sido tan cálida como esperamos; ya tenemos varios manuales en nuestra carpeta esperando publicación. El primero corresponde al MERCEDES - BENZ 170 S - D



La mayoría de los lectores de PARABRISAS reconocerán este tablero —el de los taxis Mercedes que tanto abundan en el país.



1) Bomba de inyección; 2) Boca de llenado de aceite; 3) Batería; 4) Depósito de engrase central; 5) Engrasador de la brida del cardan; 6) Tornillo para reposición de aceite en el diferencial; 7) Boca tanque de nafta; 8) Tornillo de nivel de aceite; 9) Fundas de los cables de freno de mano; 10) Cojinete de mando del cambio bajo el volante; 11) Tornillo reposición aceite caja; 12) Filtro de aceite; 13) Depósito líquido de frenos; 14) Purga del cárter; 15) Nivel de aceite; 16) Cojinete rueda delantera; 17) Caja de dirección; 18) Purga del radiador; 19) Tapón del radiador; 20) Bomba de agua; 21) Dínamo; 22) Filtro de aire.

NUMEROS DE IDENTIFICACION

El número de chasis se encuentra en el larguero izquierdo del bastidor, adelante, cerca de la rueda delantera izquierda. El número del motor se encuentra estampado en el cárter, al lado de la dínamo.

PUESTA EN MARCHA

Verifique que la palanca de cambios se halle en punto muerto. Coloque la llave de contacto en su cerradura y pásela a la posición de "marcha". Se iluminará la luz de piloto. Pase el conmutador de arranque a la posición "1" (precalentamiento). Debe apagarse la luz piloto y encenderse paulatinamente el control de incandescencia, señal de que se están calentando las bujías de arranque.

Este tiempo de calentamiento será normalmente de: aproximadamente 20 segundos con temperatura exterior superior a 20 grados C; 40 seg. con 0°; 1 minuto con 5° bajo cero; y hasta 2 minutos con temperaturas inferiores a 5 bajo cero. El control de incandescencia debe ponerse al rojo; si se pone blanco, indica cortocircuito en alguna parte.

A continuación se pisa a fondo el acelerador y se pasa la llave de arranque a la posición "2". Se mantiene hasta que arranque el motor; luego se suelta la llave (que retorna automáticamente a "0") y se suelta también el acelerador. NO CALIENTE EL MOTOR EN RALENTI: Si la temperatura externa es de 0° o más, Ud. debe partir inmediatamente, andando a velocidades moderadas durante los primeros 4 ó 5 minutos. Con temperatura ambiente inferior a cero grado, deje que se caliente el motor por no más de 60 segundos, partiendo a continuación. NO DEJE EL MOTOR REGULANDO EN FRIO.

DETENCION DEL MOTOR

Pase el conmutador de arranque a STOP, con lo cual se cortará el paso de combustible. Se parará el motor. Pase la llave de encendido a "Stop" o "Garaje"; la primera posición permite trabar el volante de dirección, cosa que se hace girando el volante ¼ de vuelta.

ABLANDE

El ablande debe efectuarse según el siguiente cuadro:

KILOMETRAJE	VELOCIDAD EN KM/HORA EN			
	I	II	III	IV
Primeros 500 km.	15	25	40	60
500 a 1.500 km.	18	30	50	70
1.500 a 2.000 km.	puede elevarse lentamente hasta la velocidad máxima			

NO ACÉLERE EL MOTOR EN VACIO; NO LO HAGA ANDAR DESPACIO EN UNA MARCHA LARGA.

MERCEDES BENZ 170 S-D

Las cuatro marchas están sincronizadas, y no es necesario ni deseable hacer "doble embrague". La marcha atrás está ubicada acercando la palanca al pecho del conductor y subiéndola. (Extrema izquierda y hacia arriba en el caso de autos provistos con palanca de cambios en el piso).

INDICACIONES VARIAS

La caja de velocidades debe usarse en forma inteligente, es decir, no acelerar el motor demasiado ni dejar que trabaje forzadamente a baja velocidad. El velocímetro lleva puntitos rojos indicadores de máximas en cada cambio.

Al descender una pendiente muy larga Ud. puede conectar una marcha inferior que le sirve de freno. Suelte en este caso el acelerador pero no desembrague.

No deje que se vacíe completamente el tanque de nafta; de ocurrirle, deberá purgar el sistema de combustible antes de llenar el tanque de nuevo.

Presión de aceite: En un motor nuevo, debe ser de 3 atmósferas, descendiendo a 1 atmósfera en ralentí. Puede descender a 2,2 atm. en marcha veloz, y 0,25 atm. en ralentí, sin que esto implique peligro para el motor.

Con motor frío, la marca de presión no se logrará de inmediato, sino después de algún tiempo de marcha. Si en marcha normal, la marcación de presión desciende bruscamente, debe detenerse el coche de inmediato y buscar el motivo de la falla.

Temperatura de agua: Normalmente, de 75 a 95° centígrados. Estos valores deben alcanzarse a los 4-5 minutos después de un arranque en frío. En subida puede alcanzar momentáneamente 100°C sin inconvenientes. Si en marcha normal pasa de 100°C, indica una avería del sistema de refrigeración.

Combustible: Emplee solamente gasoil de buena calidad y, al llenar el tanque, verifique que no entren impurezas y que no se dañe la junta del orificio de llenado del tanque. NO USE combustible para tractores. Es recomendable filtrar el combustible que entra al tanque, con una tela de filtro o un embudo de gamuza. El tanque contiene 47 litros.

Refrigeración: La capacidad del sistema es de 9 litros (o 10 litros si el coche tiene calefacción). Si a un motor caliente le agrega agua fría, debe hacerlo solamente con el motor en marcha.

Lubricación: El motor necesita aceites HD, según el siguiente cuadro:

1) Invierno, SAE 20/20W; verano y "media estación", SAE 30; recorridos cortos en invierno, SAE 10W; recorridos cortos en verano, SAE 20/20W. Para condiciones usuales en nuestro país (temperatura superior a 0°) el aceite indicado es SAE 30. Para la caja de velocidades (capacidad 1,4 litros) úsese Shell Donax T6 o su equivalente de otra marca; para el diferencial, hipoidal SAE 90. La bomba de inyección y la dínamo usan el mismo aceite del motor; la bomba de agua requiere grasa fibrosa del tipo empleado para los cojinetes de las ruedas.

DATOS TECNICOS

Motor diesel cuatro tiempos, tipo OM636 VIII; desarrolla 40 HP a 3.200 r.p.m. y a 100 km/hora en 4ª, el motor gira a 3.330 r.p.m. 4 cilindros en línea, 75 x 100 mm., diámetro y carrera, cilindrada total 1.767 c.c. Relación de compresión 19:1 Caja de cuatro velocidades, todas sincronizadas, con embrague monodisco a seco.

Largo máx., 4.450 mm.; ancho máx., 1.685 mm.; alto máx. (sin carga) 1.590 mm.; dist. e/ejes, 2.845 mm.; trochas, 1.310 y 1.435 mm.; despeje, 185 mm.; diámetro de viraje, 11 metros. Velocidad máxima: 100 km/hora; de crucero, 100 km/hora. Consumo de combustible, 6,1 litros cada 100 km. (aproximadamente 320 km. c/20 litros). Consumo de lubricante aprox. 0,15 litros c/100 km.

Peso, listo para la marcha: aprox. 1.280 kilos. Carga admisible: aprox. 450 kilos.

Ruedas de disco con llantas 3,50Dx16, rodado 5,50 x 16...; presión: 24 adelante, 30 atrás.

DATOS PARA LA PUESTA A PUNTO

Luz de válvulas en frío: 0,2 mm. admisión, 0,15 mm. escape.

Orden de encendido: 1-3-4-2.

Comienzo de la inyección: 30° a.p.m.s. (referido al cilindro 1).

Bujía de calentamiento: Bosch KEGA 1/8 o Beru 214 Gr.

Convergencia de las ruedas delanteras: 5-6 mm.

LAVADO Y CUIDADO DE LA CARROCERIA

Estando el capot frío, lávese la carrocería con una manguera de suave funcionamiento, ablandando primero las suciedades, luego pasando una esponja muy blanda, siempre con mucha agua. Exprima constantemente la esponja para evitar que las impurezas rayen la carrocería. El secado debe efectuarse con una gamuza. No lave el coche al sol.

No deben usarse sustancias cuya acción sea de esmerilar o pulir.

El tapizado debe limpiarse con un cepillo que no sea excesivamente duro. Las manchas se quitarán con amoníaco diluido en agua (una parte de amoníaco común en 3 a 4 partes de agua) empleando una gasa, una tela de algodón u otro género similar, húmedo pero no mojado. Las manchas de azúcar salen con agua caliente; las de grasa, con solución jabonosa (no emplear jabones líquidos, que suelen tener dañinos agentes alcalinos). Manchas de herrumbre o tinta, con una solución de ácido cítrico rebajado (un limón, que le dicen). En todos los casos, repasar con amoníaco rebajado.

El tapizado de cuero debe limpiarse con un trapo mojado en una solución jabonosa débil.

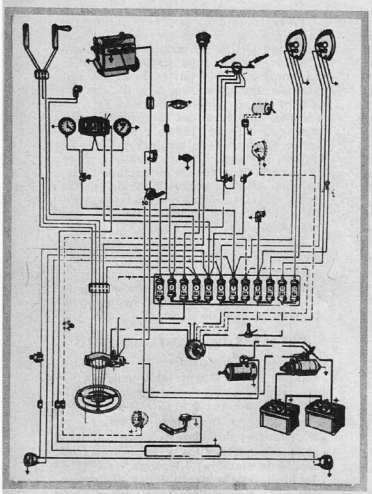
Limpiar los vidrios con agua tibia, usando solución jabonosa suave o un poco de alcohol de quemar.

DETALLES DE MANTENIMIENTO

Correa del ventilador: No debe ceder más de 2 cm. al apretarla suavemente con el pulgar. Se regula girando la dínamo. *Limpieza del filtro de aceite:* Destornille la tapa, que se retira con el elemento; desmonte el elemento; límpielo con nafta pura y un pincel (NO cepillo de alambre). Reponga, verificando buen estado de la junta. *Limpieza filtro de aire:* Afloje la mariposa, quite la tapa. Limpie el elemento con nafta y déjelo secar. Al reponer, mójelo con 4 cucharadas soperas de aceite SAE 30. Reponga la tapa. *Bomba de agua:* Cada 8.000 km., inyecte 1 cm³ (y no más) de lubricante (grasa fibrosa). *Reapretar los espárragos de tapa:* Guíese con el dibujo que reproducimos; torsión, no más de 7 kg. con motor frío, no más de 7,5 con motor caliente. *Juego de válvulas:* Se toma en frío (admisión 0,2 mm., escape 0,15 mm.). Quite la tapa de válvulas y mida cuando la válvula está cerrada y la varilla pueda girar libremente. Para poner el coche en posición, empújelo con la palanca de cambios en 4ª. *Bomba de inyección:* Controle periódicamente el nivel de aceite (la varilla está en un alojamiento al costado de la bomba). De faltar, agregue aceite de motor. Presión de inyección (bomba nueva) 115 atm., bomba ablandada, 100 + atm. *Limpieza del filtro primario de combustible:* Está ubicado abajo, al costado izquierdo del motor, detrás de la caja de dirección. Afloje la mariposa, retire la tapa. Algunos modelos traen el elemento solidario con la tapa: prensar un resorte tensor, liberar. Otros modelos tienen el elemento solidario con la base: aflojar un tornillo y retirar. En ambos casos, lavar con nafta y cepillo suave

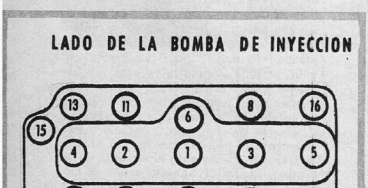
LOS MANUALES DE PARABRISAS Nº 1

MERCEDES-BENZ 170 S-D



En esta serie de manuales nosotros iremos proporcionando el material que encontramos. No todos los manuales tienen idéntica información, ya que algunos son bastante detallados, como el de este Mercedes, y otros muy escuetos. Aquí publicamos el circuito eléctrico del 170 Sb.

LADO DE LA BOMBA DE INYECCION



En la medida de lo posible suministraremos también instrucciones para el apriete de los bulones de la culata de cilindros. Este detalle es muy importante para evitar distorsiones y permitir una correcta colocación de las juntas.

(NO de alambre). Verificar estado guarnición y reponer tapa. *Filtro de combustible del motor:* Puede venir con uno de tres tipos de elemento; de papel, de fieltro de sección redonda, de fieltro de sección cuadrada. Los de papel no pueden limpiarse; hay que reponer. Los de fieltro se limpian con aire comprimido. Después de limpiar con nafta, tapando con la mano los pasos del interior para que no entren suciedades al interior. Inspeccionar cartucho cada 16.000 km. de esta forma: afloje

ENGRASADOR CENTRAL

Este modelo tiene un engrasador central, accionado por una perilla de pie (ubicada a la izquierda del piso delantero, arriba del cambio de luces). Debe pisarse cada 100 km., y manda aceite a todo el chasis. Cada 2.000 km. se llenará el depósito hasta 1 cm. debajo del borde. El depósito está entre la batería y el múltiple de admisión.

el tornillo de purga (arriba, en la tapa). Bombee con la bomba de mano. El chorro debe salir fuertemente, si no lo hace es porque está sucio el cartucho. *Purga de la instalación de combustible:* Si se desarmó algo del sistema de combustible, o si el coche quedó sin nafta, se debe purgar la instalación así: 1) Aflojar (1-2 vueltas) el tornillo de purga del filtro; bombear a mano hasta que salgan burbujas por el tornillo de purga; apretar nuevamente el tornillo. II) Aflojar los dos tornillos de purga de la bomba de inyección (arriba, a cada lado de la chapita que dice "Bosch") y accionar la bomba de mano hasta que salgan burbujas de los tornillos. Luego, reapretarlos. La *bomba de mano* tiene una

ARRANQUE

Hay dos controles: un conmutador con llave giratoria, que no se retira: tiene cuatro posiciones. 1) calentamiento, 2) arranque, O) marcha, y Stop, para detener el motor. Véase el dibujo. Además, el encendido se controla con una llave común, retirable. En "Fahrt" el motor funciona, en "Stop" puede accionarse una traba de volante, y en "Garaje" el encendido queda desconectado sin que se trabe el volante.

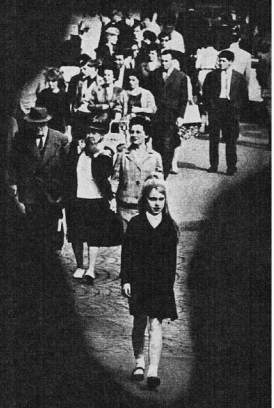
perilla redonda al lado de la bomba de inyección; para accionarla hay que destrabarla primero girando la perilla a la izquierda. Después de usar, se traba nuevamente. *Purgar las toberas de inyección:* Necesario solamente si estuvo desarmado el sistema de combustible. Saque la tapa de la bomba de combustible y accione los inyectores con un destornillador, uno a uno, hasta que se oiga la inyección en la correspondiente tobera.

Recorrido del embrague: 3 cm. de juego libre; de no existir, aflójese la contratuerca y gírese la hembra a la izquierda hasta lograr el juego necesario. Si no hay más registro, hay que llevar el coche al service. *Frenos:* El depósito debe estar siempre ¾ lleno. Si no, hay que reponer líquido y en caso necesario, purgar (como en cualquier otro coche). *Ajuste de frenos de pie:* Levante la rueda y gírense hacia abajo las tuercas de reglaje hasta sentir un leve roce al girar la rueda. Afloje ligeramente para que la rueda quede apenas libre. *Freno de mano:* La tuerca de ajuste está en la parte delantera izquierda del compartimento del motor. Girar a la derecha, hasta que el freno esté apenas libre con la palanca en posición libre. *Cardan:*

REGLAJE DE FAROS

Reglar según el diagrama. Medir en los faros: 1) Altura de su centro, desde el suelo, H cm. 2) Separación horizontal entre ellos, b cm. La distancia horizontal de cada faro del eje del vehículo debe ser la mitad de h = (h/2). Marcar en la pared: Una línea vertical, perpendicular al eje longitudinal del vehículo (C——C); 2) Dos cruces (E) en la siguiente posición: a) altura sobre el suelo, = H cm. Distancia horizontal de cada cruz a la línea media, h/2 + 5 cm.

Tiene un engrasador en la cruceta que se halla delante del diferencial. Engrasar cada 16.000 km. Al mismo tiempo, ajustar tuercas de juntas universales flexibles. *Diferencial:* Cambiar aceite cada 16.000 km. y controlar nivel antes de cambiar. Verificar estado de los fuelles de los semiejes, separándolos y buscando grietas o hendiduras. Cambiar los fuelles cada 50.000 km. *Engrase ruedas delanteras:* Quítese la taza y la tapita de la punta de eje. Llénese esta tapita con grasa fibrosa. *Ruedas traseras:* La lubricación viene del puente trasero. *Fusibles:* Van en una cajita en el torpedo, parte delantera izquierda. Están numerados y corresponden a: 1, Plafonier, luz de cortesía (*), luz de motor (*), radio (*). 2, limpiaparabrisas, encendedor. 3, Bocina. 4, Indicador de viraje y lámpara de control. 5, Desempañador (*), indicador de combustible, luz de stop. 6, Luz de chapa, luces de posición. 7, Luz de tablero y luces de posición izquierdas. 8, Rompenieblas (*), luz de marcha atrás (*). 9, Faro derecho. 10, Faro izquierdo. 11, Luz media derecha, 12, Luz media izquierda. *



no se conocen...

no nos conocemos...

usted no se conoce

descubra los motivos de sus angustias secretas...
comprenda los conflictos
entre padres e hijos, hombres y mujeres...

CLAUDIA MIRA LA VIDA

presenta y analiza los eternos problemas del amor, las esperanzas y las frustraciones de todos

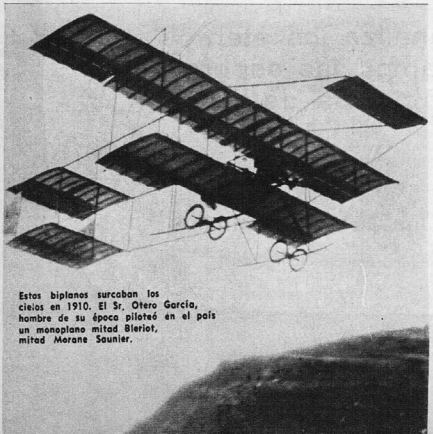
los miércoles a las 23 hs. en canal 9

Producción y dirección artística: Juan Silbert

CLAUDIA MIRA LA VIDA es un programa realista y leal, ideado y conducido por ADRIANA, con el asesoramiento de eminentes psicoanalistas.

Entonces el país era otro, las gentes también eran otras, y otros los vientos que modelaban el rostro del mundo. Entonces el siglo era muy joven y...

VIAJAR



Estos biplanos surcaban los cielos en 1910. El Sr. Otero García, hombre de su época pilotó en el país un monoplano mitad Bleriot, mitad Morane Saunier.

De ello, justamente, queríamos hablar.

Corría el año catorce, y Europa se acercaba al abismo de la primera guerra mundial. Aquí, realizadas unas elecciones de renovación legislativa, el país se aprestaba a compulsarse a sí mismo a través del tercer censo nacional.

Hoy, innovar en la experiencia de cada día, derribar rutinas, es casi una ley de nuestro vertiginoso vivir. Se ha operado un cambio total en las costumbres y obligaciones del hombre moderno y esto es, precisamente, lo que nos permite medir en todas sus proporciones los actos que eran noticia cuando el siglo era joven.

A pesar de la falta de pavimentación de las rutas, lanzarse en auto a San Carlos de Bariloche o surcar la Patagonia rumbo a Ushuaia no es —hoy por hoy— una hazaña. La industria automotriz está en plena perfección técnica, el hombre dispone de mapas actualizados y completos, paralelamente a su recorrido el afanoso automovilista cuenta con eficaces y rápidas redes de comunicación que han puesto en fuga, definitivamente, el fantasma de un aislamiento accidental que pudiera acarrearle graves consecuencias.

Pero entonces —estamos en 1914— el mapa argentino era un mapa con poquísimos caminos que merecieran realmente el nombre de tales; casi todos eran menos que caminos. (Recuérdese que los primeros fondos oficiales para construcción de caminos datan de 1907 al sancionarse la Ley 5315 —Ley Mitre— que reglamentó el

Contra viento y marea. He aquí el Barré, fondeado en plena llanura cerca de Capitán Sarmiento, en la Ruta a Pergamino. El Sr. Otero García se dispone a bajar. Detrás su compañero, el Sr. Alberto Berger.

ERA UNA HAZAÑA

por J. C. HERME

otorgamiento de concesiones ferroviarias. En 1932 fue creada la Dirección de Vialidad Nacional y en 1931 se fijó un impuesto a la nafta de 5 centavos).

Había dos caminos totalmente adoquinados: Capital-La Plata (como resultaba más económico se habían importado de Suecia los adoquines) y el llamado camino del alto, Capital-Tigre, pero el resto del panorama vial era todo de tierra que nadie se encargaba de mantener en buen estado. Para ir a Tigre por el camino llamado del bajo, y también del Touring Club, había que atravesar cada cien metros, aproximadamente, unas "parrillas" (el término es de la época) de madera por debajo de las cuales pasaba el agua que hoy corre innocuamente por las cañerías subterráneas de desagüe. Fuera de estos pésimos caminos, o caminos en embrión, vastas zonas aguardaban la llegada del pionero que abatiera el predominio de los desiertos.

En 1914, a partir de ciertos mojones, cada metro que se avanzaba era un paso adelante que daba el país en su inmensa frontera interior.

Acabamos de estrechar la mano del señor Andrés Otero García. El Sr. Otero se ha despedido después de relatarnos una historia que merece su crónica aquí.

Se trata de un raid automovilístico organizado por la revista Fray Mocho, la empresa que elaboraba los cigarrillos Misterio y el representante de automóviles Barré, H. Goldenberg. Dicho raid sirvió de base para realizar un concurso en el ámbito nacional y cien concursos locales. Los lectores y consumidores de las primeras firmas citadas tenían que contestar una simple pregunta: "¿Cuándo llegará el automóvil Fray Mocho-Misterio?"

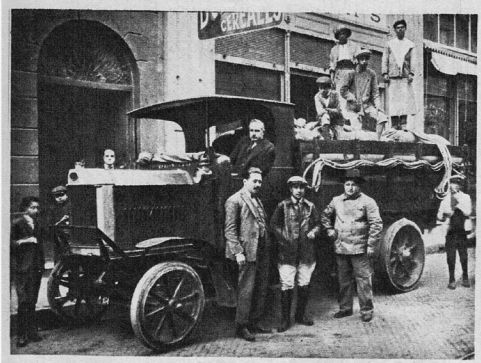
¿De qué coche se trataba?... De un Barré, fabricado en Niort (Francia), provisto de motor Ballot monoblock, 4 cilindros, 3 litros, 90 x 150, refrigeración por agua embrague cono a cuero, 4 velocidades y marcha atrás, transmisión a cardan y diferencial, velocidad 90 kilómetros.

Carrocería Doble Faetón, sin parabrisas y con capota. Capacidad cuatro pasajeros. Ancho de trocha: 1,60 m.

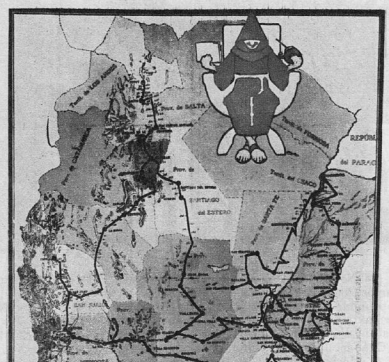
Los jóvenes pilotos se llamaban Andrés Otero García y Alberto Berger. Los acompañantes fueron los señores Thompson y Dupuy de Löme, representantes de cigarrillos Misterio y revista Fray Mocho, respectivamente.

Partieron de la Capital Federal en abril de 1914 y regresaron en setiembre. El raid nace en Buenos Aires y va hilvanando los numerosos jalones del trayecto: Pergamino, Junín, Chacabuco, Mercedes, Chivilcoy, Lobos, San Vicente, La Plata, Chascomús, Dolores, Maipú, Vidal, Mar del Plata, Necochea, Lobería, Balcarce, Ayacucho, Tandil, Juárez, Tres Arroyos, Coronel Dorrego, Bahía Blanca, Pringles, Laprida, Olavarría, Azul, Saladillo, 25 de Mayo, Bragado, 9 de Julio, Bolívar, Guaminí, Saavedra, Carhué, Trenque Lauquen, Tejedor, General Pinto, *(Pvcia. de Buenos Aires)*. Rufino *(Pvcia. de Santa Fe)*.

VIAJAR ERA UNA HAZAÑA



En 1921, el señor Otero García (gorra, pantalón de brin, botas y saco de cuero), listo para emprender un nuevo raid de Córdoba a Buenos Aires. Este raid, realizado por un camión inglés Dennis, 50 HP, 4 cilindros, gomas macizas, capacidad 5 toneladas, llevó tres días de viaje y transportó el peso total de carga.


Prov. de SALTA
Prov. de SANTIAGO del ESTERO
Prov. de CORDOBA
Prov. de SAN LUIS
Prov. de BUENOS AIRES
Prov. de SANTA FE
Prov. de ENTRE RIOS
Prov. de CORRIENTES
Prov. de MENDOZA
Prov. de SAN JUAN
Prov. de LA RIOJA
Prov. de CATAMARCA
Prov. de TUCUMAN
Prov. de JUJUY
Prov. de SALTA
Prov. de CHACO
Prov. de FORMOSA
Prov. de SANTA CRUZ
Prov. de CHUBUT
Prov. de NEUQUEN
Prov. de MENDOZA
Prov. de SAN LUIS
Prov. de CORDOBA
Prov. de SANTA FE
Prov. de ENTRE RIOS
Prov. de BUENOS AIRES
Prov. de LA PAMP

VAMOS CON FIAT...

CUANDO UD. VA CON UN FIAT FIAT VA CON UD.

Cada poseedor de un automóvil FIAT tiene la satisfacción de disfrutar de la mejor máquina. Quien lo conduce experimenta, además, la seguridad de saber que vaya donde vaya, cuenta con el pleno respaldo de FIAT.

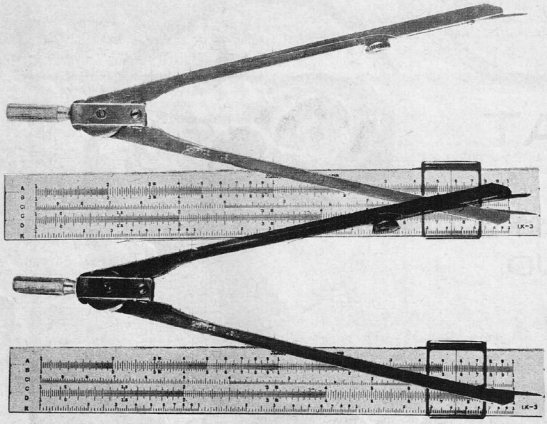
MATERIALES NOBLES, MAQUINA POTENTE, LINEAS MODERNAS, SEGURIDAD DE MANEJO.

Uno de los mayores éxitos del automovilismo italiano en el mundo lo constituye el magnífico FIAT 600/D. Este pequeño gran coche de 4 plazas - orgullo de quien lo posee - es la representación cabal de un progreso técnico - económico de relieve internacional que añade mayor prestigio a la producción FIAT en el amplio campo del automóvil utilitario.

FABRICA LOS FIAT ARGENTINOS

LAS REVOLUCIONES

MAS VUELTAS

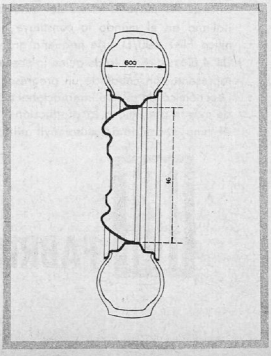


En la última entrega de esta serie (PARABRISAS 24) hablamos de relaciones carrera-diámetro, y la tendencia moderna a que el valor del recorrido de pistón, o carrera, no sea sustancialmente mayor que el diámetro de cilindro (que también suele llamarse alesaje, derivado del francés *alessage*).

¿Existe, acaso, una óptima relación carrera-diámetro, o más simplemente, c/d? Evidentemente, el proyectista buscará un término medio entre diversos factores frecuentemente antagónicos. Se ajustará a la tendencia moderna de cilindros "cortos" (ver el número anterior de esta revista), pero deberá resistirse a la reducción al absurdo que significaría un enorme pistón desplazándose en un recorrido de pocos milímetros. En último análisis, el único movimiento útil de todos los que realiza un motor a explosión es aquella rotación forzada de la manivela del cigüeñal, bajo el efecto de la expansión de los gases en la carrera motriz. Se desprende, por lo tanto, que al acortar la carrera a valores demasiado pequeños, a) reduciremos el tiempo cronométrico en el cual la manivela pueda ejercer su presión, b) reduciremos paralelamente la distancia física coincidental. El resultado será que para producir determinados CV en unidad de tiempo, necesitaremos más r.p.m.

Si bien la tendencia actual a la reducción de recorrido de pistón se debe en gran parte al deseo de lograr, precisamente, más r.p.m. sin perjudicar la vida útil de los órganos componentes del motor, tampoco es posible admitir infinitas r.p.m. Aparte del mecanismo biela-pistón, existe otro juego de piezas sometidas a movimiento al-

¿TIENE SU AUTOMOVIL UNA VELOCIDAD ÓPTIMA DE CRUCERO? ES UN TEMA DISCUTIBLE (Y DISCUTIDO); PERO UNA DE LAS TEORIAS MAS DIFUNDIDAS ES LA DE LOS "DOCE METROS POR SEGUNDO", QUE EXPONEMOS EN ESTA NOTA. REPETIMOS: ES UNA TEORIA, AUNQUE MUY POPULAR ENTRE LOS TECNICOS



NO HACEN MAL A SU MOTOR

ternativo, que es el conjunto botadores - varillas - balancines - válvulas - resortes de válvula.

VALVULAS CLASICAS

A pesar de incontables experimentos, aún no se ha encontrado un reemplazante para la clásica válvula de vástago y platillo. Siempre han terminado por fracasar los prototipos elaborados sobre la base de válvulas giratorias o deslizantes del tipo "de camisa", retornándose indefectiblemente al sistema clásico.

Es por lo tanto evidente que este estado de cosas impone una limitación a la velocidad angular admisible en cualquier motor. De nada valdrá reducir, por la vía del diseño, las solicitaciones sobre el mecanismo biela-pistón si por el otro lado aparece un talón de Aquiles en el tren de válvulas y su mecanismo. Es redundante, entonces, buscar, acortando el recorrido de pistón, más r.p.m. que las que puede aguantar el tren de distribución.

Interviene también otro factor. Para la eficaz combustión de la mezcla combustible es preferible que la cámara de compresión sea lo más regular posible en cuanto a su forma y dimensiones. El ideal es la semiesfera; y ese ideal se realiza frecuentemente en el caso de motores de dos tiempos, en los cuales no hay válvulas que interrumpan el formato geométrico de la cámara. Pero en el caso del motor de cuatro tiempos las válvulas aludidas, con sus platillos en forma de disco, modifican la semiesfera.

No solamente esto, si no que además juega otro factor importante. Si sobre un cilindro de amplio diámetro colocamos una cámara de combustión con forma realmente semiesférica, es evidente que no podremos pasar de una relación de compresión muy reducida. Si achicamos el ecuador de la cámara de combustión, de tal suerte que su diámetro resulte menor que el diámetro del cilindro, obtendremos efectivamente más compresión, pero reduciremos el espacio disponible para las válvulas..., que al ser más chicas, limitarán a su vez la potencia erogada por el motor.

LA PIEL

En la práctica observamos que los diseñadores buscan la solución del problema con pistones de cabeza bombé, los que se "introducen" en la cámara de combustión, aumentando entonces la relación de compresión sin afectar el tamaño de las válvulas. Ocurre sin embargo que entonces se pierde la condición de semiesfera, cosa que llevó a un colega europeo a señalar acertadamente que "la moderna tendencia a amplios diámetros con elevadas relaciones de compresión lleva a que las cámaras, en lugar de parecer medias naranjas, se asemejan a un trozo de su piel...".

Además, el aumento constante de relación de compresión se autolimita después de cierto punto, ya que se restringe la alzada de las válvulas..., pero ése es un problema que no nos concierne en este momento.

Por razones de suavidad de combustión (problema muy complicado que no interesa examinar en esta instancia) la mayoría de los automóviles de turismo tienen cámaras de combustión que no son semiesféricas sino del tipo "trapezoidal"; pero tienen el mismo problema que las otras, que si el diámetro es muy grande, resulta difícil lograr una adecuada relación de compresión a la vez que admitir una forma de cámara racional y una alzada de válvulas suficiente.

METROS POR SEGUNDO

En la primera parte de este artículo hablamos de la velocidad media del pistón, en metros por segundo, y cómo ese valor era influido, a igualdad de r.p.m., por el recorrido o carrera (razonamiento obvio, por otra parte).

Aunque no todos están de acuerdo, existe una marcada tendencia a considerar que, para lograr un funcionamiento regular sin problemas y con larga duración de elementos, un motor no debería superar, durante lapsos prolongados, los 2.500 pies por minuto. Esta cifra está dada en las medidas imperiales que aún se usan en Inglaterra y EE.UU., pero en nuestro sistema podemos decir que, despreciando fracciones que no vienen al caso, 1 m/seg = 200 pies/min., de lo cual surgiría que el límite empírico aludido sería de 12,5 m/seg.

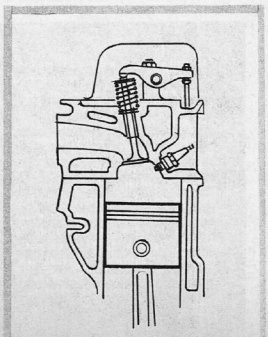
La equivalencia en r.p.m. de motor puede obtenerse fácilmente invirtiendo la fórmula que reprodujimos en nuestro número anterior.

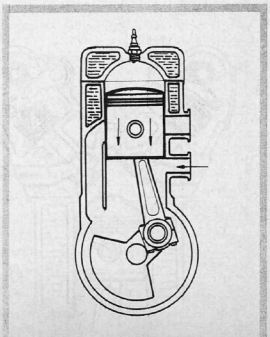
$$\text{Fórmula: } \frac{VL \,.\, 60.000}{C \,.\, 2} = \text{r.p.m.}$$

Como a nosotros nos interesa buscar r.p.m. a 12,5 m/seg. constantes, podemos ir simplificando la fórmula hasta llegar a:

$$\frac{375.000}{C} = \text{r.p.m.}$$

Izquierda: forma en que se toman las medidas que se citan en dimensiones de neumáticos. En este caso, un 6.00 x 16. Por error mucha gente supone que el "6.00" se refiere a la altura del neumático propiamente dicho. Derecha 1): Los automóviles modernos de turismo emplean cámaras de combustión del tipo llamado "trapezoidal", ya que se ha comprobado que este formato contribuye a un andar más suave y mayor resistencia a la dotación. 2) Debido a que no necesitan válvulas, los motores de dos tiempos tienen cámaras de combustión de diseño semiesférico casi perfecto.





MAS VUELTAS...

Entonces, para algunos vehículos de construcción nacional, tendríamos:

Citroën 2 c.v.: 6.040 r.p.m.
Auto Unión 1000: 4.930 r.p.m.
Serie IKA 226: 3.380 r.p.m.
Peugeot 403/4: 5.100 r.p.m.
Chevrolet 400: 4.400 r.p.m.

¿...Y EN KILOMETROS POR HORA?

Cuando nosotros deseamos saber qué velocidad en km/hora corresponde a equis r.p.m., tenemos que hacer el siguiente razonamiento: la rueda tiene un diámetro determinado; la circunferencia se obtiene multiplicando ese diámetro por 3,14. El resultado lo multiplicamos por la cantidad de r.p.m. que nos interesa, pero como una hora (velocidad se expresa en km/hora) tiene 60 minutos, multiplicamos nuevamente por 60.

Ahora bien, las r.p.m. del motor deben reducirse siempre por la relación de transmisión, puesto que las ruedas motrices giran tantas veces menos que el cigüeñal como es la relación de marcha engranada.

Nuestra fórmula queda entonces:

$$\frac{d \cdot \pi \cdot RPM \cdot 60}{R \times 100} = \text{cm/hora}$$

siendo: d = diámetro de la rueda
$\pi = 3{,}14$

RPM = revoluciones por minuto a las cuales desea hallarse la velocidad correspondiente

R = relación de transmisión utilizada.

Este es el cálculo que nosotros hacemos para el gráfico de "r.p.m.×1.000 vueltas" que aparece en los Road Tests. En coches con motor adelante y diferencial atrás, R corresponderá (en "directa") a la relación piñón y corona, o relación de demultiplicación final. En coches con caja "de retor no", deberá recurrirse a la especificación del fabricante, detalle en revista espcializada, etc., para saber cuál es la relación de transmisión que corresponde a la marcha que venga al caso — que será la más alta, 3ª o 4ª, la que se usa normalmente para viajar en ruta.

En este caso queremos saber los km/hora correspondientes a 375.000 C, o sea a las r.p.m. que resulten de una VL de 12,5 m/segundo. Quedaría entonces

$$\frac{375.000}{C} \times \frac{d \cdot \pi \cdot 60}{R} = \text{km/hora}$$

y simplificando constantes llegamos eventualmente a:

$$\frac{70{,}6 \cdot d}{C \cdot R} = \text{km/hora}$$

Para poder hacer un cálculo debemos saber la carrera de pistón, que es fácil, y el diámetro real de la cubierta, que no es tan fácil, pues varía entre marca y marca. Mucha gente cree que el diámetro de la cubierta es la medida de la llanta más dos veces el primer número que caracteriza (así, en el caso de 6.00x16, 16" + 6.00" × 2), pero esto no es exacto, pues "6.00" no representa el alto de la banda de rodamiento, sino su ancho, entre pared y pared, con la cubierta inflada y bajo carga normal.

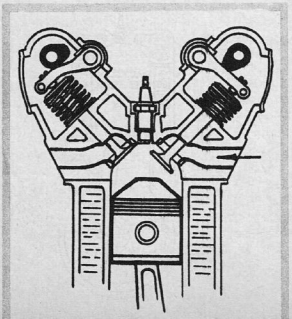
Por lo tanto, es necesario guiarse por las especificaciones de los fabricantes. Damos a continuación algunos diámetros reales, obtenidos de las fuentes que se especifican:

GOODYEAR: 6.40x13, 604 mm.; 5.60x15, 620 mm.; 6.40x15, 654 mm.; 6.70x15, 670 mm.; 7.10x15, 680 mm.; 7.60x15, 690 mm.; 8.00x15, 702 mm.; 8.20x15, 712 mm.; 8.90x15, 752 mm.; 6.70x16, 694 mm.; 7.60x16, 714 mm.; 8.20x16, 736 mm.

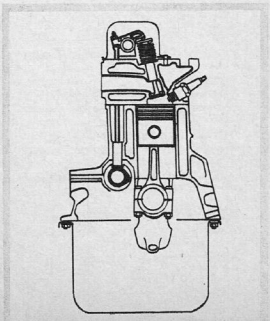
5.50x15, 640 mm.; 6.50x15, 680 mm.; 7.00x15, 702 mm.; 5.00x16, 654 mm.; 5.50x16, 660 mm.; 6.00x16, 680 mm.; 6.50x16, 706 mm.; 7.00x16, 722 mm.

AVON: 5.20x13, 557 mm.; 5.00x15, 613 mm.; 5.60x13, 580 mm.; 5.90x13, 580 mm.; 5.50x15, 632 mm.; 5.90x15, 632 mm. ;5.50-5.75x16, 656 mm.; 6.40x13, 606 mm.; 6.00-6.40x15, 660 mm.; 6.00x16, 684 mm.; 6.50x15, 666 mm.; 6.70x15, 666 mm.; 6.50-670x16, 696 mm.; 7.00-7.60x15, 696 mm.; 8.00-8.20x15, 704 mm.

El lector no deberá hacerse problema por milímetro más o milímetro menos, puesto que, de todos modos, el dato es relativo, y además la validez de la cifra que arroja "km/hora a 12,5 m/seg. de pistón" es discutida, sirviendo solamente como idea general de lo que puede constituir una aceptable velocidad de crucero. Lo que es importante es no creer que el diámetro de la rueda es la suma del diámetro de la llanta más dos veces la altura de la banda de rodamiento, como suponen muchos. *



Izquierda: En el diseño de motores de alto rendimiento se recurre frecuentemente a la cámara de combustión hemisférica, para lo cual es necesario tener las válvulas a un ángulo relativo de aproximadamente 90°. Se usan entonces uno o dos árboles de levas sobrepuestos a la culata de cilindros. Sin embargo, en motores de alta compresión, es frecuente que el bombé del pistón altere el formato hemisférico de la cámara. Derecha: Corte de un motor moderno de turismo, mostrando proporciones aproximadas, forma de la cámara de combustión, etcetera.



PREPARAR EL AUTO PARA EL VERANO

Ya se siente el calorcito estival. Usted, señor automovilista, ya está pensando en Mar del Plata, Córdoba, Mendoza u otro lugar.

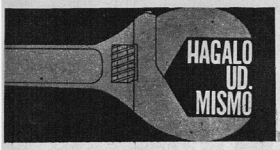
Tal vez, si hace relativamente poco que anda en coche tenga alguna preocupación acerca de "un viaje largo". Aquí le indicamos qué conviene hacer y qué conviene llevar cuando se vaya de vacaciones.

1) ACEITE

¿Cuántos kilómetros tiene andados el aceite en el cárter? ¿No es hora de cambiar? Recuerde que en verano suele haber mucha tierra en los caminos. ¿Cambió filtro de aceite? En la duda, cambie el cartucho. Si es un coche viejo, tal vez le convenga usar aceite de un grado más espeso que de costumbre, especialmente si viaja en los meses de más calor (diciembre a febrero). Tenga cuidado, si es un motor viejo NO LE ECHE ACEITE DETERGENTE. El detergente del aceite es especial, tal como el detergente casero, actúa limpiando cañerías de aceite y removiendo la borra que siempre se encuentra presente en los depósitos de lubricante. Tratándose de un motor nuevo o recién ajustado, el detergente evita que esas partículas se asienten, manteniéndolas siempre flotando ("en suspensión"). Pero cuando se usa aceite detergente en un motor ya recorrido y que antes usaba aceite común, el hecho de que el detergente vaya soltando las partículas *en suspensión* hace que éstas se acumulen en algún sitio crítico, taponando la circulación de aceite, con grave riesgo de fundir cojinetes de biela o bancada.

2) REVISAR SISTEMA DE ENCENDIDO

Este consiste en batería, dínamo, bobina, regulador de voltaje, condensador, distribuidor y bujía. Verifique el nivel de agua de la batería y vea si hace falta echarle más ácido, comprobándolo con el densímetro que tienen los garajes. Limpie y verifique



PREPARAR EL AUTO PARA EL VERANO

(o hágalo hacer) los platinos y su luz. Saque todas las bujías, límpielas y póngalas a luz. Si hay alguna en mal estado, cámbiela, porque una bujía que esté mal precisa más corriente para que funcione bien, y entonces recarga toda la parte generadora y suministradora del sistema de encendido. Lleve alguna bujía de repuesto (eventualmente puede llevar albuna bujía vieja de emergencia, pero recuerde en este caso que debe ser estrictamente *de emergencia*, y no para andar diez mil kilómetros más). Revise los cables de bujías para ver si están en buen estado, o deshilachados o con el fórro de goma roto o saturado de aceite:

Si la bobina y el condensador tienen más de diez años, vale la pena cambiarlos por las dudas. A lo largo de muchos años de uso se van debilitando las aislaciones, se sienten los efectos de algún abuso provocado quizá un día que la batería no andaba bien, etcétera. Muchas veces un cambio de bobina puede por sí solo mejorar sensiblemente la performance de un auto.

Finalmente, corresponde una buena puesta a punto por un mecánico que sabe lo que hace y que conoce la marca de su automóvil. Esto es importante. Hace veinte años todo el mundo tenía coches americanos, diez o doce marcas y que además tenían muchos componentes normalizados o estandarizados. Hoy en día, en cambio, los coches nuevos son casi todos de procedencia europea y las prácticas y normas de cada país varían fundamentalmente. Lleve el coche al representante de la marca o a algún taller que se especialice en la misma.

Después viene el sistema de electricidad. Aquí normalmente es poco lo que se tiene que hacer, y además no es fácil su verificación en muchos casos. Pero el sistema eléctrico del automóvil casi siempre anda bien largos años sin necesidad de atención excepto cuando se hace un ajuste general del coche. Eso sí, lleve fusibles de repuestos. También foquitos si su auto tiene faros delanteros a reflector. En el caso de unidades selladas, ya es más problemático llevar un repuesto porque la unidad sellada es delicada de transportar y, en términos generales, el problema nunca llega a ser tan grave como para que Ud. no pueda llegar al próximo pueblo a reponer la unidad. Pero si Ud. tiene uno de los coches americanos nuevos con las unidades chicas para doble faro, tal vez no tengan repuesto. En ese caso le conviene llevar. También, por supuesto, foquitos de cola, de stop, de viraje, etc.

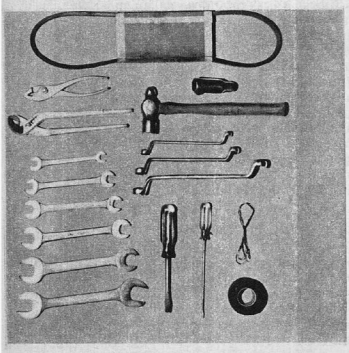
3) SISTEMA DE COMBUSTIBLE

Aquí conviene hacer revisar y limpiar (aunque sea sopleteando con el compresor del taller) el carburador, limpiar el filtro de nafta, y hacer probar la salida de la bomba de nafta con el manómetro. Si es inferior a la presión mínima recomendada por el fabricante en el manual, haga cambiar el diafragma porque si no, en cuanto ande un trecho largo en día de calor, o se ponga a subir montañas, puede quedarse en el camino.

También forman parte del sistema de combustible las válvulas. Tratándose de un coche un poco viejo, nunca está de más hacerlas esmerilar. Sintéticamente, son tapones que en determinado momento impiden la entrada o salida del cilindro. Cuando esos tapones se deforman o se gastan, no sellan bien y entonces el motor anda mal y gasta mucha nafta. "Esmerilar válvulas" consiste en que calcen exactamente en sus asientos mediante una operación de frotamiento con una pasta esmeril. Ya describiremos la operación en una futura entrega de la sección "Hágalo Ud. mismo".

4) ENGRASE

En otra parte de este número se trata detalladamente el tema del engrase, que por supuesto es genérico a toda la operación del automóvil y no solamente para viajes largos. Aquí solamente nos cabe decir que es valioso engrasar el coche antes de salir de viaje y —lo que la gente se olvida— DESPUES DE VOLVER, especialmente si se ha andado en caminos de tierra. La función de los engrasadores es forzar la grasa a presión en los alemites para que la grasa *limpia* desaloje a la *sucia*. En un viaje por caminos de tierra, los alemites se ponen "a la miseria". Es casi más importante engrasar después de un viaje largo que antes.



En estas fotos aparecen: herramientas que conviene llevar; filtro de aire, cartucho; un distribuidor, sometido a trabajos de puesta a punto; cablería eléctrico, el que siempre conviene tener en estado impecable; y finalmente, tensión de la correa del ventilador, que debe mantenerse según el manual del propietario que acompaña al auto. Estos pequeños detalles suman, en conjunto, la diferencia entre viajar bien y viajar..., si no mal, al menos sin saber si se va a llegar andando o a remolque.

5) FRENOS

Revise los flexibles, y si tiene alguna duda consulte con el mecánico. Y si subsiste la duda, cambie el flexible. (Ojo: si los flexibles son los originales de fábrica y el coche es relativamente nuevo, piense dos veces antes de cambiarlos; lamentablemente algunos flexibles de industria nacional son bastante malos). Revise el nivel de líquido y que el pedal funcione con suavidad y firmeza. Haga registrar los patines. (Y si el coche es viejo, vale la pena sacar la campana para verificar el estado de las cintas, especialmente si va a la montaña).

6) COJINETES DE RUEDAS

Estos componentes son absolutamente vitales, ya que tienen una tarea pesadísima. Sin embargo, nadie se acuerda de ellos. Deben ser desarmados, limpiados y engrasados con grasa fibrosa, porque la grasa mineral común NO SIRVE, por más que le discuta lo contrario su mecánico. La grasa común, utilizada en cojinetes de ruedas, se recalienta, hierve y empieza a "sudar" por los bordes de la cubeta. Resultado: después de unos centenares de kilómetros probablemente el cojinete esté trabajando a seco.

7) RUEDA DE AUXILIO

Que esté bien inflada; preferiblemente con más presión de la normal, porque si Ud. tiene que usarla, nada cuesta bajar la presión controlándola con el medidor que Ud. siempre lleva. ¿O no?... Además, fíjese que estén la llave cruz o taladro y el crique y además un taco de madera. El taco es fundamental. Si se le pincha una rueda de atrás, lo único que aguanta el coche es el freno de mano, que en este caso está trabajando sobre una sola rueda. Y no se moleste en poner el coche "en velocidad", porque, por el efecto del diferencial, la rueda que está en contacto con el suelo girará libremente y no frenará en absoluto el coche. También es útil llevar una cámara de repuesto, especialmente tratándose de una medida poco usual.

8) HERRAMIENTAS

Lleve un juego de llaves, que serán milimétricas, tratándose de un coche alemán, italiano, francés, etc., y en pulgadas si el auto es americano o inglés (si es americano, sistema SAE, si es inglés sistema Whitworth). Llave tubo bujías, destornillador, llave inglesa y la llave apropiada para los bulones de purga del motor, la caja y el diferencial.

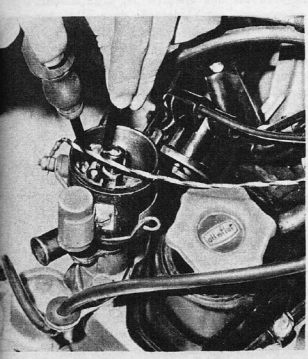
9) OTRAS COSAS QUE CONVIENE LLEVAR

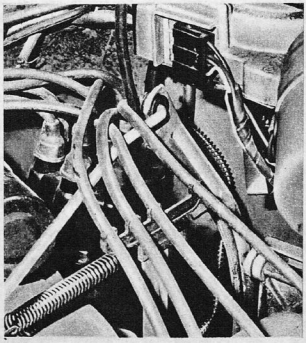
Una correa de ventilador de repuesto. Una linterna, posiblemente con una parte roja que dé señal de peligro. Cinta aisladora. Alambre de fardo. Una soga, de por lo menos diez metros de largo (cuanto más larga mejor). Manguera de plástico para, eventualmente, trasvasar nafta. Un matafuego (preferiblemente del tipo de anhídrido carbónico), que también sirve para inflar cubiertas. Pero que el matafuego se encuentre en un lugar perfectamente accesible en caso de emergencia; si no, es igual que no tenerlo. Y trapos, muchos trapos... Si piensa meterse en caminos malos conviene llevar una palita y un machete para cortar hierbas a fin de ayudarse en el caso de empantanarse.

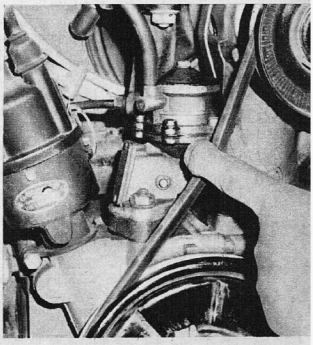
10) ACCESORIOS MONTADOS EN EL COCHE

Esto depende en gran parte del gusto individual. Sin embargo, los accesorios cuya función es reducir la distracción, fatiga o embotamiento durante el viaje, son siempre útiles. En este rubro podemos incluir las radios, ventiladores y también, si vamos al caso, sistemas de aire acondicionado o calefacción. Entre accesorios de seguridad podemos citar como importantes a los lavaparabrisas y a las luces de marcha atrás, tan útiles no solamente para entrar en garajes desconocidos si no para el caso de tener que hacer maniobras en el camino durante la noche.

También recomendamos tener un faro auxiliar conectado directamente a la batería, con su fusible independiente y completamente desvinculado del sistema eléctrico en general. Además, este faro debe tener una llave de contacto muy accesible y que pueda operarse a ciegas, para el caso —casi imposible pero eventualmente de serias consecuencias— de una falla total en el sistema de luces durante la noche. *







COMO SE HACE UN

Por
JUAN
ROGLIATTI

UNA muestra o salón o exposición del automóvil, como quiera llamársele, no es solamente un local con algunos autos adentro; hay una infinidad de cosas que no se ven, de detalles insignificantes, si se toman por su valor específico, pero que contribuyen al éxito del total; cuando la exposición es de grandes proporciones como los salones internacionales que se llevan a cabo en Europa, la organización se vuelve casi tan complicada como manejar un pequeño estado.

En oportunidad del Salón del Automóvil de Turín, el último de los europeos que se lleva a cabo anualmente en el mes de noviembre, hemos preguntado a su director, el doctor Luigi Giovannetti, como se organiza un salón. La pregunta, tan simple al parecer, lo llenó de sorpresa, porque a su entender es imposible responder, aún con una larga disertación. "Ha estado un señor sudamericano que quería aprender a hacer una exposición del automóvil, y en cuatro días le hemos dicho tanto como para llenar un grueso libro de apuntes, pero aún así no le hemos dicho lo esencial."

Se inaugura una muestra como el salón del automóvil de Turín, con la presencia del presidente de la República. Todo está en orden, todo funciona, y el público se lanza entusiasmado a recorrer las instalaciones, donde lucen los nuevos modelos. Detrás de las luces y del bullicio está la maquinaria de la organización que ha hecho posible la realización, una maquinaria que ha funcionado durante todo el año que pasó, desde la clausura del salón del año anterior.

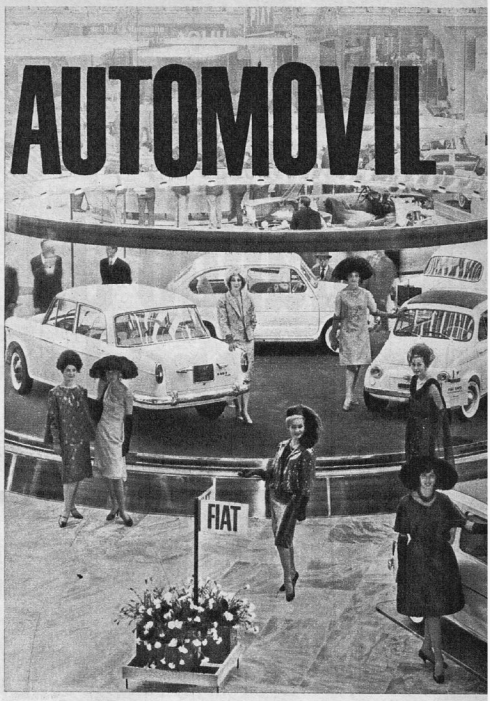
Indudablemente cuando se cuenta con muchos años de experiencia la tarea es más fácil, o, mejor dicho, los resultados son mejores, pero lo primero que hay que considerar es, una vez decidido qué es lo que se pretende hacer, dónde se hace y con qué medios se hace.

Una exposición del automotor (puesto que están incluidos los medios de transportes de mercadería y pasajeros, los accesorios y todo lo que se relaciona con el automovilismo, como los combustibles y los neumáticos) es organizada generalmente por la asociación de fabricantes de automotores. El local, generalmente se alquila, y es adecuado para el tipo de manifestación que se piensa realizar, posiblemente el mismo cada año, para facilitar la tarea y acostumbrar a público y expositores, quienes son los dos clientes del organizador, puesto que los dos pagan, uno por el derecho de exhibir sus mercaderías, y el otro por ir a verlas.

En el ejemplo que nos ocupa, Turín, el espacio utilizado es el conjunto de edificios para exposiciones en el parque del Valentino, y la superficie cubierta es de 36.000 metros cuadrados, en varios pabellones. Por no recibir ni necesitar subvenciones, es necesario hacer un balance previo, sobre la base de los años anteriores, y tener en cuenta todos los gastos posibles. El local se alquila para unos días más de la duración de la muestra, para poder hacer los trabajos de preparación y desmantelamiento.

El problema más delicado es el trato con los expositores, por lo que concierne el espacio destinado a cada uno y el lugar en los distintos salones. Siendo el espacio limitado, es una cuestión de alta diplomacia convencer al representante de una firma que podría alquilar 1000 metros cuadrados (pues no tiene problemas de dinero), que debe conformarse con 400 porque de otro modo no habría lugar para los competidores. Y aunque las inscripciones se cierran en mayo (para una muestra que se realiza en noviembre) en realidad muchos expositores "fuertes" dejan un cheque en garantía de su inscripción para el año siguiente ya en el mismo salón actual. El plazo muy largo entre las inscripcio-

SALON DEL AUTOMOVIL



nes y la realización se debe a la necesidad de contar con tiempo para todos los detalles, que son muchos como se verá. Por de pronto, hasta pocos días antes de la inauguración hay una lista, que pasa el centenar de firmas, a la espera de que algunos de los inscriptos oficiales se retire y deje libre el lugar. Las decisiones del director, cuya capacidad y seriedad son inobjetables, es definitiva: se acepta o no se acepta un postulante según las referencias y sus condiciones, pero también influye el motivo de interés público.

Existe un período de cuatro meses después del último salón, en que se estudian las fallas y se toman las medidas para el siguiente y al mismo tiempo se realiza el estudio de los postulantes como se ha indicado someramente. Luego, en los siete u ocho meses previos se entra de lleno en la fase organizativa. Hay por lo menos una persona que se ocupa de los puntos siguientes, siendo en algunos casos el director mismo en persona. Los problemas a considerar son: los contactos con la prensa, para obtener en los distintos órganos las informaciones relativas y como corolario la parte publicitaria que se desarrolla en los días previos en los órganos semanales y luego en los diarios y por radio; los contactos con las autoridades interesadas, y puede decirse que son todas, ya que van desde las gubernamentales para la visita del presidente, a las aduaneras para los permisos de importación de los materiales de expositores extranjeros, municipales, policía, automóviles, club, etc. Luego están los acuerdos con las compañías que prestan los servicios indispensables para el funcionamiento de la exposición como ser energía eléctrica, agua, teléfono, instalaciones todas que necesitan presupuestos, ajustes y discusiones, y hay que verlas funcionando todas a la perfección para darse cuenta de que no son improvisadas; hasta hay una oficina de correos con teleimpresor para

Cuando Ud. encandila

¡Usted peligra!

LA SEGURIDAD LLEVA DE REGRESO AL HOGAR

CONSEJO PUBLICITARIO ARGENTINO

COMO SE HACE UN SALON DEL AUTOMOVIL

el envío de telegramas, además de teleimpresores para la prensa y líneas telefónicas que se conectan con el sistema automático de Italia septentrional que permite el discado de casi todas las ciudades sin la intervención de operadora.

A lo largo de todos esos meses se preparan los abastecimientos comenzando por los impresos de todos los tipos (afiches, folletos, guías, etc.) dejando para el final los que sean imprescindibles como las listas de las características técnicas de los vehículos, muchas de las cuales son novedades de última hora. Otros abastecimientos son los de boletos, flores, decoraciones, electricistas y servicios para el público como confitería, peluquería y varios. Este año, como detalle original, se había llevado un vagón comedor de los afamados servicios Cook's para los que quisieran tener la sensación de una comida de los grandes viajes.

Seis meses antes se empieza el reclutamiento del personal para la exposición: varios centenares de personas que deben ser buscadas, elegidas, examinadas e instruidas para sus funciones específicas que van desde portero e inspector, y de intérprete a encargado de la pista de prueba de los coches. Algunos de estos empleados son los mismos cada año, pero la dificultad de encontrar personal apto por solo quince días resulta a veces muy difícil; algunos son estudiantes (especialmente las chicas del servicio de intérpretes); otros son tipos voluntariosos que aprovechan así sus vacaciones; a todos se les da uniforme apropiado, un manual de instrucciones y varias clases de práctica para concluir con una recorrida de las instalaciones para que se familiaricen.

Tres meses antes se reservan habitaciones en todos los hoteles en número y categoría suficiente para los que se dirigen al comité organizador por alojamiento, o sea autoridades, periodistas y huéspedes especiales. El personal clave de toda la organización se reduce a unas pocas personas que demuestran una habilidad y una resistencia increíbles; cierto es que el director confiesa que él y sus colaboradores inmediatos duermen muy poco, porque no pueden, y aún ese poco es molestado por ideas y recuerdos de algo por hacer o por resolver y la situación se hace más tensa a medida que la fecha de la inauguración se acerca, y no termina con la inauguración, sino que desde ese momento cambia el tipo de problemas, hasta el día mismo de clausura en que todo el mundo quisiera ser el primero en desalojar sus cosas.

Si existe un secreto que pueda resumir todo el éxito de los muchos años que lleva la organización del salón de Turín, el Dr. Giovannetti lo expresa en la absoluta seriedad en materia económica y en la máxima severidad en cuanto a organización, tanto en lo que respecta a los dependientes como con los expositores. En efecto, no sólo es necesario hacer un cuidadoso balance y ceñirse a él lo más estrictamente posible, sino que hay que cuidar las entradas, que son en definitiva, las que permiten hacer los gastos. Es necesario ser estrictos con los muchos que piden entradas gratis o especiales, y sobre todo con los pagos de inscripciones; las cuotas por el derecho de piso se pagan mitad al hacer efectiva la inscripción y la otra mitad para poder introducir el material en la muestra, y si no ha pagado, el material espera afuera, así fuera de la fábrica más importante (de más está decir que las grandes firmas son las que más pronto pagan y se anotan).

Respecto de organización, el lema "no dejar para mañana lo que pueda hacerse hoy" es el más acertado: todo lo que pueda hacerse tres meses antes se hace, y todas las cartas son contestadas en el día, así tuvieran que quedarse todos en la oficina. En suma, el éxito se obtiene con fatiga, pero es trabajo bien gastado pues los resultados son muy brillantes y las cartas de felicitaciones siguen llegando durante semanas después.

El periodista que visita y sigue el Salón de Turín, equipado con su pase personal y con el estacionamiento reservado al lado de la puerta de entrada, tiene a su alcance toda clase de comunicados y material ilustrativo proporcionado por el eficiente y cortés servicio de prensa; y esto es en realidad, muy agradable. *

USTED necesita PARABRISAS todos los meses

suscríbase a PARABRISAS

ahorrará $ 150, y participará en el sorteo de un BAMBI!

Si el número de su suscripción - que le haremos conocer por correo - resultara favorecido en el sorteo a realizarse, usted GANARA un BAMBI, microcoupé o pick-up, a elección.

Recuerde que por solamente $ 350.- le enviaremos:

11 números a $ 30.-	$ 330.-
1 número especial	$ 40.-
1 encuadernador para 12 números de la revista	$ 130.-
Total	$ 500.-

¡SUSCRIBASE! ...tenga el número especial, al precio de los comunes; asegúrese contra aumentos de precio; tenga la revista en su hogar antes de la puesta en venta...

GANE $ 150.-
GANE UN BAMBI!

Características del Bambi que usted puede ganar si se suscribe a PARABRISAS:
Carrocería en un solo block de resina poliester, reforzada con fibra de vidrio; dos puertas laterales; dos asientos para 4 personas. O, a elección, Pick-up Sporty, Modelo de características técnicas extraordinarias, con carga útil de 300 kg. Para el transportista, para las vacaciones, para todos los usos de la vida diaria.

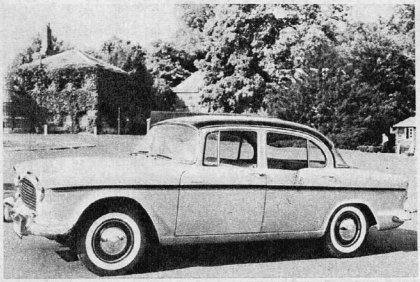
Producidos por la FABRICA DE AUTOMOTORES UTILITARIOS S.A.

ACELERE SU SUSCRIPCION
Llene y envíe el cupón adjunto

ANTES QUE CIERRE EL BANCO

HUMBER SUPER SNIPE Y HAWK

El modelo más grande y pesado de la línea es éste: rural Humber Super Snipe. Se ofrece con hasta nueve asientos.

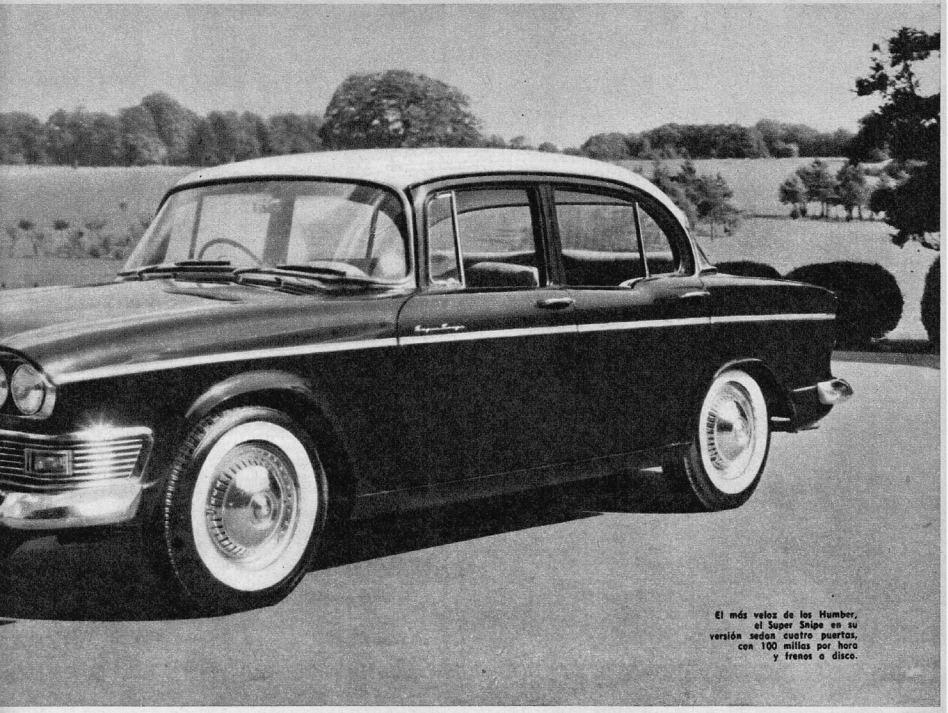


Tiene 4 puertas El sedán Hawk es un "compacto" a la inglesa, con una línea ni demasiado moderna ni demasiado antigua. A opción, bandas blancas.

Para el cliente que quiere amplio espacio pero no quiere comprar mucha nafta, Humber ofrece la versión camioneta rural del Hawk.

Del grupo Rootes Ltd, tenemos, además del Hillman y el Sunbeam, ya tratados en PARABRISAS, el Humber. (Entre paréntesis, en la nota correspondiente al Hillman —PARABRISAS 22— se mencionó incorrectamente a la British Motor Corporation). Tradicionalmente, esta marca se ha asociado con autos de corte clásico y performance apacible. Sin embargo, de los dos modelos actuales, al menos el más grande —el Super Snipe 3.00 c.c.— se ha diseñado, evidentemente, para una performance acorde con nuestra apresurada actualidad; según catálogo, alcanza 100 millas por hora y además tiene frenos a disco que sirven para detener eficazmente el arrollador impulso de 1.500 kilos lanzados a esos 160 kilómetros por hora (en nuestra moneda).

No obstante, el "hermano más chico", el Hawk, también tiene frenos a disco en las ruedas delanteras, aunque su performance no es tan elevada — suponemos que orillará en los 140.



El más veloz de los Humber, el Super Snipe en su versión sedan cuatro puertas, con 100 millas por hora y frenos a disco.

VALVULAS A LA CABEZA

Ambos modelos tienen motor de válvulas a la cabeza; el Hawk posee un cuatro cilindros de 2.267 c.c., y 78 HP a 4.400 r.p.m.; el Super Snipe, un seis de 2.965 c.c. y 129,5 HP a 4.800 r.p.m. Sin embargo, los dos motores son fundamentalmente distintos, ya que el Hawk, de diseño anterior, es un exponente de la vieja escuela británica de largo recorrido de pistón: 81x110 mm., valores prácticamente inusitados en la actualidad. El Super Snipe fue diseñado hace muy pocos años, y sus medidas cilíndricas se ajustan a lo actual, con 87,3 x 82,55 mm., vale decir que este motor es ligeramente "supercuadrado". Ambas unidades motrices son convencionales, con block y tapa de fundición, accionamiento de las válvulas por varilla y balancín, y un solo carburador, de tiro descendente (marca Zenith en ambos casos).

El Hawk tiene transmisión convencional, con caja de cuatro velocidades, de las cuales la 2ª, 3ª y 4ª son sincronizadas; las relaciones son 4,22 - 5,87 -9,038 - 14,128 a 1, y en MA, 17.896 a 1. Puesto que la caja es convencional con la cuarta "directa", la relación de esta marcha equivale exactamente a la relación de piñón y corona.

Algo menos convencional es la transmisión del Super Snipe, puesto que el uso de una caja de tres velocidades es prácticamente insólito en un coche inglés (si exceptuamos los coches producidos en Inglaterra por filiales de empresas norteamericanas, vale decir, el Ford y el Vauxhall). El Super Snipe tiene tres marchas, pero la primera es sincronizada, detalle también poco común en cajas de tres marchas (aunque últimamente están apareciendo muchos autos con cajas de cuatro velocidades con primera sincronizada). Relaciones: 4,55 - 7,34 y 12,77 a 1; MA 14,29 a 1. Como la segunda es evidentemente "larga", la sincronización de la primera debe contribuir a evitar un inconveniente, el de no tener un cambio sincronizado para enganchar cuando se anda muy despacio en el tránsito.

Por otra parte, el Super Snipe tiene a opción una caja automática, de marca Borg-Warner y un convertidor de cupla combinado con una caja de tres relaciones epicicloidales.

Ambos coches pueden ser equipados con "overdrive" o sobremarcha, de marca Laycock-de Normanville, que trabaja sobre las dos relaciones superiores; el catálogo no especifica qué relación de conversión posee la sobremarcha.

CONSTRUCCION INTEGRAL

El Hawk y el Super Snipe son del tipo sin chasis o autoportante. Ambos tienen suspensión delantera por resortes espirales y eje rígido trasero con elásticos a ballesta. Frenos de discos adelante y de tambor atrás, ambos de marca Girling. Dirección Burman y cubiertas sin cámaras (640x15 y 670x15).

Los dos pueden también adquirirse en versión rural de cuatro puertas, con asiento trasero volcable para máximo espacio de carga.

Nadie compraría un Humber para correr; pero la tradicional flema británica ha sido atemperada por la moderna necesidad de llegar al Banco antes que cierre... *

VALIANT
511937

éste es el 12º road test de PARABRISAS

hoy probamos el VALIANT

Seguimos con la serie de los "compactos" —serán compactos en EE.UU., pero en nuestra vapuleada Argentina entran, por su precio y su tamaño, en la anfibia categoría de los "botes"— y en esta oportunidad hemos testeado un coche de raro formato pero performance aproximadamente supersónica —el Valiant V-200. La circunstancia del excesivo tránsito en la ruta nos impidió realizar una efectiva prueba de velocidad máxima, con varias corridas en uno y otro sentido, como corresponde para anular los efectos de declive y viento. No obstante, en un sentido obtuvimos una lectura de más de 150 kilómetros por hora; como el velocímetro marca menos velocidad de la real, hemos indicado como velocidad máxima "155 +", suponiendo que, en el momento de la lectura aludida, una circunstancia de pendiente y/o viento haya aumentado el real potencial del auto; pero durante el viaje obtuvimos 150 marcados varias veces, de modo que podemos afirmar que el Valiant desarrolla *por lo menos* 155 kilómetros por hora de velocidad real. Cifra impresionante, considerando la cilindrada relativamente escasa del motor —2.800 c.c. magros, o sea alrededor del 40 % del cubicaje de las grandes bestias detroitianas del momento.

Esta performance muy notable se paga en metálico, debido a un consumo de combustible que es relativamente elevado, en términos de litros, y bastante elevado en términos de pesos m/n., puesto que necesita nafta especial, cuyo costo supera en más de un 40 % al de la llamada "común". El uso del Valiant es caro, pero caben dos reflexiones; primero, que quien tiene setecientos mil pesos para gastarlos en un auto no se fija en chirola más o chirola menos, y segundo, que de cualquier forma el uso y mantenimiento de *cualquier* auto, es tan costoso que la influencia que puede tener la economía es muy relativa.

PRIMERAS IMPRESIONES

Al sentarse en el Valiant, las primeras impresiones son favorables. El tablero tiene instrumentos grandes, de lectura clara y fácil; velocímetro (sin "giornaliero") medidor de nafta, de temperatura y amperímetro. En nuestro Valiant el instrumento aludido en último término era de procedencia norteamericana y ostentaba la leyenda "ALTERNATOR", aunque en realidad los Valiant producidos por Chrysler-Fevre y Basset tienen una dínamo

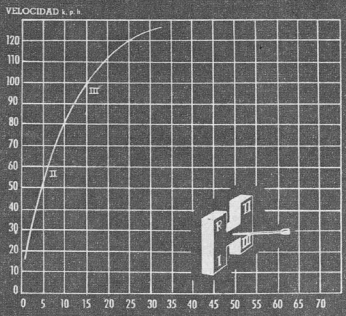
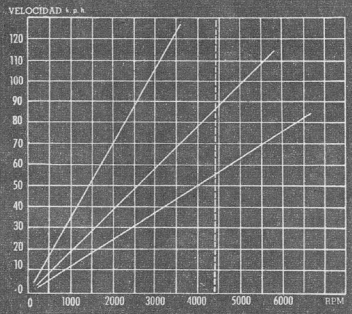
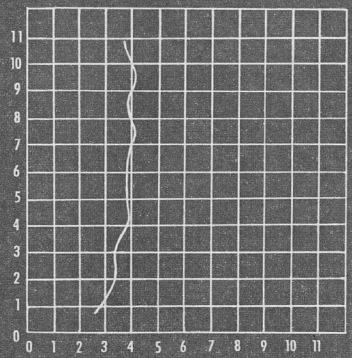


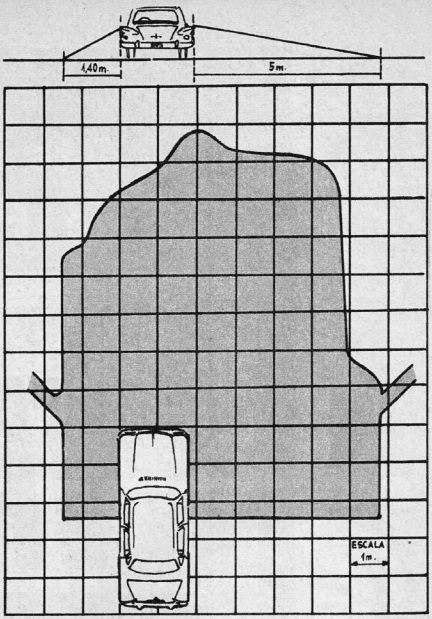
Gráfico de aceleración. Los cambios de marchas para esta corrida fueron efectuados cerca del límite máximo de rpm en cada marcha: de 1ª a 2ª a los 60 kph y de 2ª a 3ª a los 100.



Las relaciones de transmisión del Valiant están dispuestas de manera de tener una primera corta y una tercera larga. A 1000 rpm en 1ª se llega a 12 kph, en 2ª a 18 y en 3ª a 35.



La prueba de "fade" demostró que los frenos del Valiant no se "cansan", por lo menos a 80 kph. A altas velocidades la eficacia de los mismos es algo restringida por el tamaño de campanas.

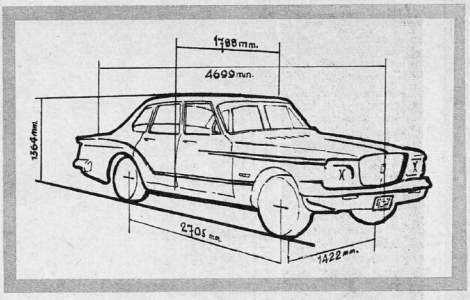


convencional. La presión de aceite está indicada por una "luz idiota". Otra luz intermitente señala el funcionamiento de los repetidores de viraje, accionados por una palanca debajo del volante, y con retorno automático.

Todo este conjunto de instrumentos está recubierto por una visera recta, que no es por cierto el detalle más bello del Valiant, pero sirve para evitar los molestísimos reflejos en el parabrisas. Además, la iluminación de tablero es excelente, usándose una luz verde (color científicamente comprobado como agradable y descansado para la vista humana) controlada por un reóstato. Nuestro Valiant tenía una radio que siempre anduvo muy bien (con botonera, onda larga solamente) y un ingenioso cenicero tipo "tolva" que al abrirse, descubre el encendedor de cigarrillos.

Los pedales son de accionamiento liviano, y la palanca de cambios es un brillante ejemplo de su género; tiene recorridos cortos y precisos, sin por ello sacrificar liviandad de funcionamiento. La dirección es liviana también, pero exige muchas vueltas para manejarla.

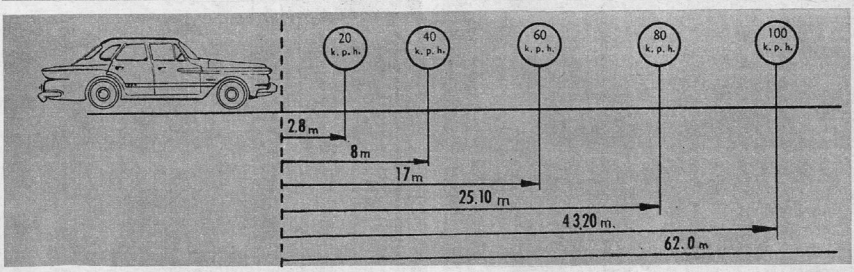
Cuando hicimos el primer test de la serie "compactos", se desató en esta redacción una violenta polémica originada en la carencia de guiñada en el vehículo testeado. La empresa fabri-



El área de puntos no visibles es amplia. En este sentido, la visibilidad del automóvil testado por Parabrisas no era muy buena. Para un conductor de estatura promedio, calculada en 1,75 metros, la línea de visión encuentra el suelo hacia el lado derecho recién a los cinco metros. Hacia adelante a los 9.

Las dimensiones externas del Valiant corresponden a un automóvil "grande" para el estilo automovilístico argentino. La profundidad y comodidad de los asientos tiene aquí su contra. El espejo retrovisor, con un buen mecanismo para anular los faros de retaguardia, está situado muy cerca de la cara del piloto.

Distancias de frenado. Aquí se plantea la gran controversia. El automóvil anda muy fuerte pero no frena tanto. A 120 kph, la distancia de frenado fue de 62 metros, dentro de las normas establecidas de seguridad, pero que juegan con un margen muy grande. Lo mismo hemos opinado de otros automóviles. Queremos más freno.



cante señaló, inobjetablemente, que el reglamento de tránsito de nuestra capital exige el uso de los faros "medios" dentro del perímetro urbano, reservando las luces de posición para cuando el vehículo estuviera estacionado en horas nocturnas. Al mismo tiempo, este reglamento no se cumple y tampoco se hace cumplir, puesto que la modalidad de los conductores argentinos es andar con las luces de posición prendidas, haciendo destellos para cruzar las bocacalles o para adelantarse a otro vehículo. La realidad es que muy pocos de los coches que circulan por nuestras calles y caminos tienen las luces medias correctamente enfocadas, es decir, que su haz de luz caiga en un punto ubicado a 12,5 metros del vehículo.

No volveremos a desatar las violentas discusiones interredaccionales entre los "chicatos" (los que preconizan el uso permanente de luz media) y los "enmascarados" (los que andan con luces de posición y guiñada); digamos solamente que el Valiant no tiene guiñada. La bocina es gobernada por un aro cromado, que ocupa un sector de aproximadamente 120º, es decir, no es "medio aro" sino "un tercio de aro"; muy cómodo cuando el coche se desplaza en línea recta, pero si hay que sonar la bocina cuando se maniobra con el volante, el aro adquiere la huidiza cualidad de no estar nunca donde se lo busca.

El cambio de luces responde a un pedalín, siguiendo el clásico sistema norteamericano, y otro pedalín acciona el lavaparabrisas, de potente chorro (tan potente que, si se pisa el pedalín demasiado fuertemente, el líquido pasa por encima del techo en graciosa parábola, sin tocar siquiera la carrocería...). Los limpiaparabrisas son eléctricos con velocidad regulable por reóstato.

El sistema de "climatización" es muy completo y eficiente; la entrada de aire fresco está regida por dos ventiletes, que pueden abrirse mediante perillas o tiretes, uno a cada lado del tablero. La calefacción tiene una leva que regula el paso de aire, más una botonera con cuatro mandos: OFF, DEFROST, HI FAN, LO FAN, o sea, apagado, desempañador, ventilador rápido, ventilador lento. Es tan potente la calefacción que ni aún en las mañanas más frías nos vimos obligados a recurrir más que al DEFROST... que rápidamente calentaba toda la cabina aparte de desempañar los vidrios. Creemos que, fuera del Círculo Polar Antártico, las oportunidades para usar HI FAN deben ser algo limitadas.

El freno de estacionamiento es colocado por un pedal y destrabado por un tirete. Muy cómodo para estacionar, pero no se presta para puesta en marcha en subida, operación que exige un progresivo aflojamiento del freno. El Valiant tiene un detalle muy importante: viene completamente equipado de fábrica, sin aditamentos opcionales.

EN LA CIUDAD

El Valiant, usado en ciudad, resulta cómodo, potente, y de ágil reacción. Los intercambios 2ª/3ª y 3ª/2ª resultan fáciles y agradables debido a lo logrado del mecanismo de la palanca de cambios; su precisión admite colocar la primera sin doble embrague si el auto está andando muy despacio, y con doble embrague si anda a mayor velocidad. Desde el punto de vista del conductor, el formato del auto es raro, y al principio, las "afeitadas" resultarán difíciles, hasta que el que maneja se acostumbre a ubicar exactamente el coche. Sin embargo, no proporciona en general la sensación de un auto grande, tal vez por su misma agilidad de reacción.

Los frenos son adecuados para el andar ciudadano, aunque el tren trasero inicia un fandango frenético cuando se frena o acelera fuertemente sobre terreno desparejo. Esta cualidad

DATOS TECNICOS

Motor: 6 cilindros en línea de 86,6 y 79,2 mm. de diámetro y carrera, block inclinado a 30°. Compresión 8,2 : 1. Potencia máxima 101 HP a 4400 rpm. Para motor máximo 21,3 mkg. a 2400 rpm. Válvulas en la cabeza, enfriamiento por agua. Lubricación forzada por bomba de aceite. Filtro Full-Flow. Encendido por batería de 12 Volts y 48 Amp./Hora de capacidad. Caja de tres velocidades, 2ª y 3ª sincronizadas. Relaciones: 1ª: 2,71 / 1, 2ª: 1,83 / 1, 3ª: 1,00 / 1, M. Atrás 3,49 / 1. Puente trasero semiflotante, 3,55 / 1. Relaciones finales: 1ª: 9,64 / 1, 2ª: 6,51 / 1, 3ª: 3,55 / 1, M. Atrás: 12,42 / 1. Suspensión delantera independiente con resortes y amortiguadores hidráulicos. Suspensión trasera con eje rígido y ballestas longitudinales con amortiguadores hidráulicos. Frenos hidráulicos con campana sin pista especial de frenado.
Velocidad máxima: ver texto.

CONSUMO DE COMBUSTIBLE (nafta especial)

En ciudad: 8,1 kpl
En ruta a 80 kph: 9,2 kpl
En ruta alta velocidad: 6,3 kpl

ERROR DE VELOCIMETRO

Automóvil:	20	40	60	80	100	120	140	150
%ª Rueda:	23	44,3	65,1	84	102	123	145	161

ACELERACION

de 0 a 20 kph	2"
de 0 a 40 kph	4"
de 0 a 60 kph	6"
de 0 a 80 kph	10" 1/5
de 0 a 100 kph	15" 4/5
de 0 a 120 kph	25" 1/5

ACELERACION DE 0 A 500 m.

22" 1/5, transpuestos los metros finales a 112 kph

DRAG TOTAL A 100 KPH

118 kg./ton. medidos con el acelerómetro Tapley

IMPERMEABILIDAD

Agua: buena en puertas, baúl y marco de parabrisas
Tierra: buena, algunas filtraciones en el baúl

EMPUJE TAPLEY EN CADA MARCHA

1ª	277 kg./ton. a	23 kph
2ª	133 kg./ton. a	74 kph
3ª	66 kg./ton. a	103 kph

VELOCIDAD MAXIMA EN CADA MARCHA

1ª	66 kph
2ª	103 kph

VELOCIDAD DE LOS CAMBIOS DE MARCHA

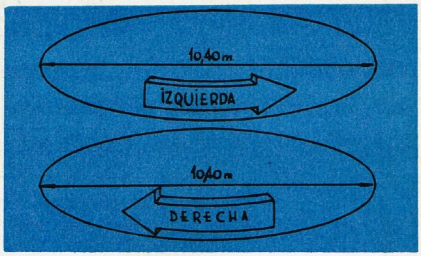
1ª	64 kph
2ª	100 kph

DISTANCIAS DE FRENADO

de 20 kph a 0	2,80 m.
de 40 kph a 0	8,00 m.
de 60 kph a 0	17,00 m.
de 80 kph a 0	25,10 m.
de 100 kph a 0	43,20 m.
de 120 kph a 0	62,00 m.

* Este test fue realizado por el personal técnico de la revista Parabrisas, señores Ronald Hansen, Guillermo Martire y Emilio R. del Valle (n). Como es norma, en las pruebas de aceleración y frenado en el Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires, condujo el piloto de fábrica, en este caso el señor Juan Carlos Folco, de Chrysler Argentina S. A.

El Valiant de Chrysler Argentina S. A. gira con el mismo diámetro de círculo para ambos lados, 10400 mm. La dirección es muy liviana, pero muy multiplicada. La multiplicación hace que se pierda en cierto modo el contacto con el suelo, con el tipo de pavimento por el que se transita.



se puso especialmente de manifiesto durante nuestras pruebas de frenado en el Autódromo.

Las cubiertas chillan si se vira fuertemente, pero en general la estabilidad del Valiant es muy buena, dentro de los límites impuestos por un andar rápido pero no alocado.

El acceso y egreso del Valiant no es una operación difícil, pero hay que tener cuidado con el ángulo agudo que forma el marco de las ventanillas delanteras, cosa que al abrir o cerrar la puerta no le deje un varonil barbijo en la cara.

EN LA RUTA

Andando en ruta, lo que más se nota en el Valiant es su estratosférica performance. Nosotros salimos a hacer el viaje de rutina sin haber contrastado el velocímetro, y pensamos que éste marcaría más velocidad de la real, como ocurre en la mayoría de los casos. Cuando posteriormente comprobamos que en realidad marca menos de la velocidad real, y cotejamos la diferencia con las lecturas que habíamos alcanzado durante el viaje, un sudor frío empañó nuestra frente.

Para viajes prolongados, el Valiant es un coche maravilloso, ya que puede circular a cualquier velocidad razonable (o no razonable) con entera comodidad, pero... ni la estabilidad

CORREAS EN V

PIRELLI

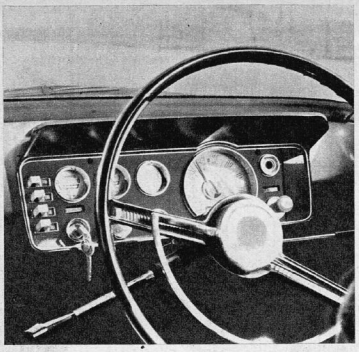
TIPO SINTEX

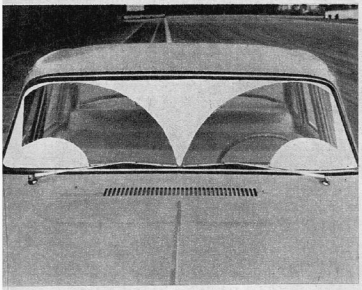
PARA AUTOMOTORES

PRE-TENSIONADAS

Industria Argentina

- Extraordinaria flexibilidad y mínima producción de calor.
- Resistencia a los mayores esfuerzos.
- Conservación permanente de las dimensiones originales.
- Unidad total entre el hilado y la goma.
- Aguante a la fatiga





El tablero del Chrysler Valiant tiene una "sugerencia" deportiva, con instrumentos grandes y de fácil lectura. Se inclina bastante en las curvas, aunque la estabilidad no es mala considerando el tipo de auto. Los limpiaparabrisas barren bien una amplia zona. Abajo, derecha, el Valiant en la Cruz del Paramillo (Mendoza), 3.000 metros sobre el nivel del mar).

ni los frenos están proporcionados a su performance. Es estable el coche, pero no para andar a 150. Y los frenos tampoco consienten velocidades muy superiores a los 120. El Valiant pesa 1.200 kilos, de modo que su avance, cuando corre a casi cien millas por hora, es prácticamente cataclísmico. Nuestro consejo: corra fuerte solamente cuando tenga visibilidad perfecta y levante el pie del acelerador mucho tiempo antes de llegar a cualquier eventual motivo de detención.

La suspensión es muy buena, relativamente tiesa (circunstancia que contribuye a su aceptable estabilidad general) y la amortiguación, buena. Los faros, excelentes (tiene faros cuádruples). No es cansador en absoluto y después de doce horas de manejo, uno baja como si hubiera dado vuelta a la plaza.

El baúl es muy amplio; se abre con una llave y la tapa tiene un resorte de modo que cuando se afloja la falleba, la tapa se eleva automáticamente. Circunstancia que, por otra parte, inevitablemente sorprende a quienes no están acostumbrados a ella. Nuestro consejo: eche la cabeza para atrás si quiere evitarse un "uppercut"... El baúl no tiene luz (capot tampoco). La rueda de auxilio está ubicada en un receptáculo debajo de la alfombra del baúl, donde no obstruye, si bien es necesario quitar el equipaje para el caso de pinchadura. El crique está ubicado en una cómoda posición en la cual no baila ni hace ruido cuando está montado en posición normal, y es por otra parte fácil de sacar para cambiar de rodado.

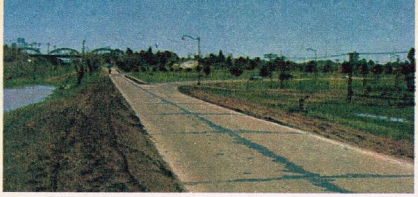
El capot del Valiant no tiene cerradura. Los directivos de la empresa deben estar muy convencidos de la nonradez del público en general. Nosotros no.

Levantando el capot, se observa la cómoda accesibilidad de todos los componentes, batería, filtro de aire, carburador, etc.

CONCLUSIONES

El automovilista que paga 700.000 pesos por un auto, tiene derecho a esperar ciertas condiciones interesantes. Evidentemente, el Valiant las reúne. Supera lo razonablemente apetecible, en lo que se refiere a velocidad; en otros aspectos, llena la medida de lo que puede pedírsele. Es cómodo, no cansa en lo más mínimo, y en cuanto a su estética, ésta, por cierto, es curiosa, pero encuentra tantos favorecedores como detractores. Por cierto, es "distinta"... Y es muy importante señalar que el precio "lo trae todo"... *

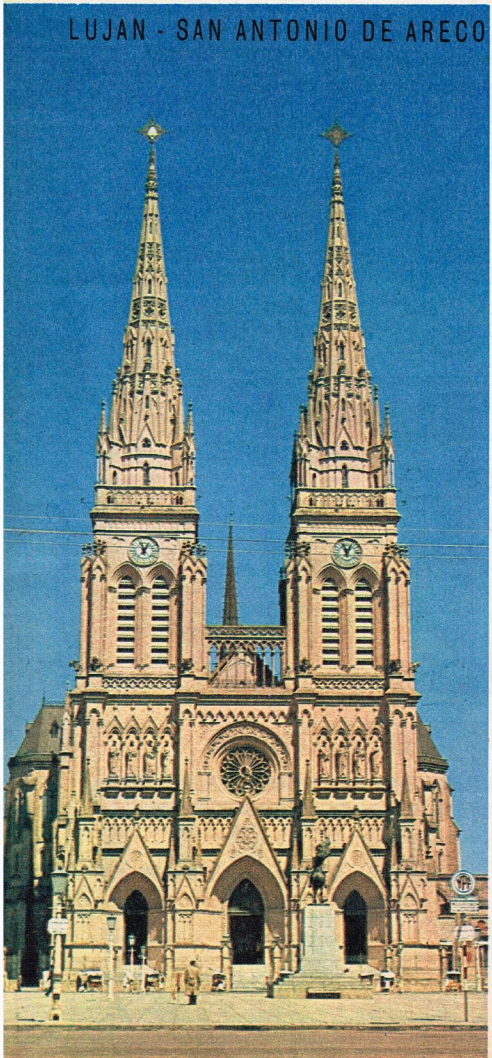
Ud.
necesita este neumático sin problemas
• Extra-reforzado
• Duración excepcional
• Seguridad total
• Más económico
PIRELLI
NEUMATICOS
PIRELLI

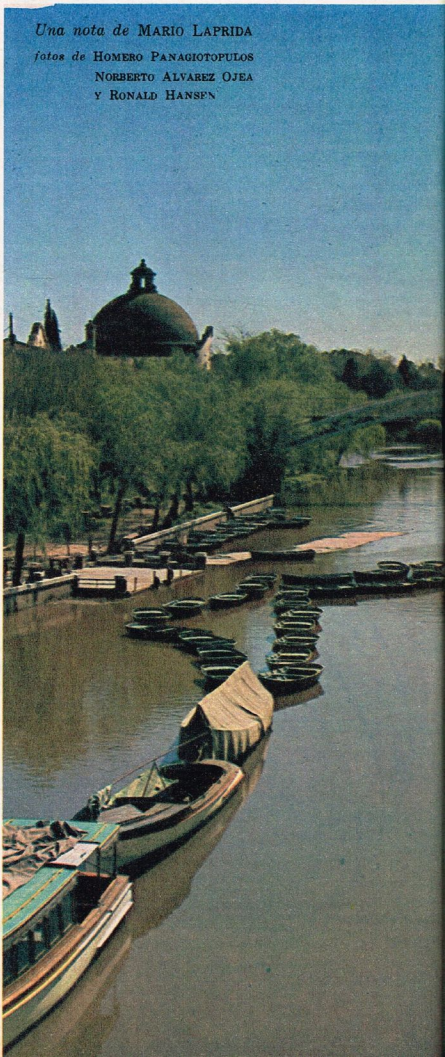


PARABRISAS

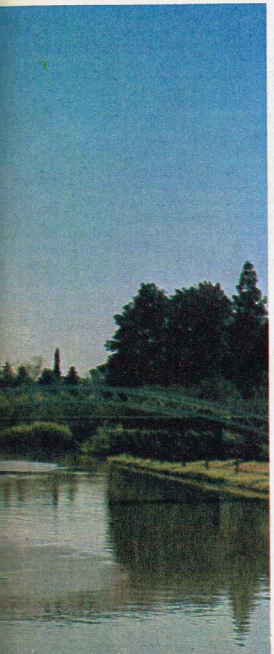
LUJAN - SAN ANTONIO DE ARECO

Una nota de MARIO LAPRIDA
fotos de HOMERO PANAGIOTOPULOS
NORBERTO ALVAREZ OJEA
Y RONALD HANSEN





HACIA EL CERCANO OESTE



IZQUIERDA ARRIBA: Desde la ruta 7 se divisa la ruta 5 de alto nivel al fondo. También se ve un escudo nacional de piedra coloreado en la rotonda que debemos bordear para entrar en Luján. IZQUIERDA: La Basílica Nacional de Nuestra Señora de Luján que celebra sus bodas de brillante. CENTRO: la zona ribereña; comprende tiro al blanco, pistas de baile, trencito para niños, alquiler de mesas y sillas. El servicio de lanchas a motor ($ 8 el boleto) y el de botes ($ 60 la hora, 4 personas; $ 30 media hora como pasajero o $ 12 cada 10 minutos o fracción) funciona hasta la puesta del sol.

Un viaje corto, relámpago; un "hasta aquí no más". De eso se trata.

Sin embargo el viaje al oeste bonaerense le deparará múltiples, gratísimas sorpresas. O renovará sus recuerdos de infancia en vacaciones o de adolescencia estudiantil. Porque, a fin de cuentas, ¿quién no fue alguna vez a la Basílica y al Museo Colonial de Luján e —incluso— no se arrimó a ese otro pago más adentrado en el vasto territorio provincial, ese mismo Pago Chico que Güiraldes inmortalizó en su historia de don Segundo Sombra?

"WEEK END" TURISTICO... CON GARANTIA

Hemos relevado palmo a palmo el camino del circuito oeste. Se puede ir a Luján y a San Antonio de Areco con los ojos vendados.

A lo largo de 235 kilómetros (que tratarán a sus neumáticos con guantes de seda o poco menos) lo esperan —para solucionarle cualquier desperfecto del motor, reabastecerle el tanque, facilitarle una cabina telefónica, remolcarlo desde cualquier punto de la ruta o, simplemente, para que usted desfile frente a ellas con esa poco frecuente sensación de un viaje de turismo garantizado contra el azar o la mala suerte— casi 70 estaciones de servicios mecánicos y surtidores. Y en otro aspecto de las necesidades presumibles, no menos de 15 hoteles, hosterías, bares y restaurantes que compiten entre sí, cualitativamente, con sabrosos programas culinarios que muestran una acertada preferencia por los platos criollos.

ALGO PARA NO OLVIDAR

Pensamos que un viaje en dos jornadas sucesivas es lo mejor.

Llegar a Luján por la ruta 7 (partiendo de Buenos Aires por la avenida más larga del mundo al promediar la mañana del sábado y almorzando en la ruta); dedicar la tarde de dicho sábado a los hitos turísticos de la ciudad de Luján; pernoctar en los buenos hoteles de la misma y reanudar el viaje por el circuito oeste rumbo a San Antonio de Areco el domingo por la mañana, avanzando por la ruta 192 hasta empalmar con la ruta 8; entrar al pago arequense y visitar el Museo Gauchesco y Parque Criollo Ricardo Güiraldes, retornar al camino para bien almorzar, volver al centro de Areco para recorrer el Museo de Ciencias Naturales José Larroque y Jardín Zoológico y Botánico Autóctono y, finalmente, emprender la vuelta a casa por la ruta 8 sin perderse los exquisitos platos al barro que indicamos en la Hoja de Ruta.

Este esquema refleja el viaje que nosotros realizamos y está inscripto en el mapa que publicamos en este número de PARABRISAS. Pero, desde luego, hay otras combinaciones eficaces. Por ejemplo: ir a Luján por la ruta 7 y regresar para efectuar en otro fin de semana un viaje directo a San Antonio de Areco por la ruta 8, lo cual, acaso, permita una visión más reposada de las salas de los museos con menos preocupaciones de organización horaria.

En cualquier caso hay algo que debe tenerse muy en cuenta para no frustrar irremediablemente el viajecito: a) por extraño que parezca, una mujer no puede entrar con pantalones en el Museo de Luján (¡atención motociclistas y motonetistas!); b) el Museo de Luján tiene horarios y fechas estrictos para admitir al público; c) esta advertencia es igualmente válida para el Museo Gauchesco de Areco. De manera que la buena programación del viaje requiere un previo examen de la Hoja de Ruta que ha recogido toda la información útil.

En otro sentido, si uno gusta de los festejos locales puede coincidir con la Fiesta de la Tradición de San Antonio de Areco (natalicio de José Hernández) en la semana del 10 de noviembre o con los actos que celebran la fundación de la ciudad, el 30 de octubre.

TRAVESIA DEL GRAN BUENOS AIRES

Lo que se ha dado en llamar, justamente, "Circuito de la Fe y de la Tradición" presenta mucho antes de Luján, a ambos lados de la red electrificada del Ferrocarril Sarmiento, y aun después de Moreno, diversas fuentes de enriquecimiento cultural sobre el pasado nacional y la evolución general de la provincia de Buenos Aires.

En Ramos Mejía una escuela custodia la bandera izada hace un siglo cuando Domingo Faustino Sarmiento inauguró el ciclo lectivo. En esta misma zona, sobre los campos del Palomar de Caseros, ardió la pólvora el 3 de febrero de 1852 y Urquiza arrancó la hoja más oscura de nuestra historia.

La Catedral de Haedo, población de casi medio millón de habitantes, es tres veces centenaria y funciona, ade-

EL CERCANO OESTE

más, en Haedo un museo consagrado al primer fortín de la República, que atalayó y cerró el paso a los malones indios que codiciaban la Gran Aldea.

Más allá de San Antonio de Padua, en Puente Márquez, Lavalle libró combate contra Rosas en 1829.

La actividad privada, secundada por la labor de las reparticiones oficiales, ha impulsado tesoneramente el desarrollo de estos pueblos del oeste, cuyo crecimiento demográfico y económico constante logró cubrir de caminos, transportes y ciudades lo que fue pampa y cielo, tierra verdeante y aire libre. Donde serpeaban zanjones y avanzaban matorrales el cemento ha hundido sus raíces y han florecido las construcciones de los barrios con sus escuelas, hospitales, comercios y templos. Toda esa marea edilicia adelantó desde la avenida General Paz, loteo tras loteo, ladrillo tras ladrillo, fábrica tras fábrica a pesar de lo cual —hay que decirlo— detrás del decorado urbanístico que empareda la ruta 7 existen zonas de "villas miseria" que aguardan todavía una verdadera y definitiva solución social. Pero esto último no modifica el cuadro precedente; subraya una realidad característica del desarrollo americano.

UN SAUCE SOLITARIO, UNA CIUDAD Y UN RIO

En un principio pago, luego villa, ahora ciudad: he ahí nombradas las escalas crecientes de la ciudad de Luján, cuyo origen se remonta a 1630. Había entonces un sauce solitario, un árbol triste en medio de los vientos, un "árbol solo" como lo documentan antiguos papeles que solicitan "merced de tierras" sobre las bandas del río. En ese paraje del Arbol Solo nació el pago, luego villa, ahora ciudad de Luján. Aunque su centro demográfico actual revela una población de 30.000 habitantes, las ramificaciones adyacentes de Luján elevan dicha cifra a 50.000.

La Basílica de estilo gótico en cuyo interior —prodigio de acústica— hay 25 capillas, y el Museo Colonial e Histórico —denominación asombrosamente redundante— incorporaron este pueblo bonaerense al calendario turístico internacional. No solamente la población radicada en el territorio nacional lo visita. Los turistas extranjeros han paseado por sus calles, por sus recintos de reliquias históricas, por las arboledas tranquilas sobre las riberas del río Luján.

Luján perpetúa el nombre de un capitán muerto por los indios. En 1759 el rey Fernando VI la elevó a la categoría de villa y creó su Cabildo. Luján está ligada al rechazo criollo de las invasiones inglesas y a los acontecimientos de mayo de 1810, que conmovieron el imperio español en América. Ráfagas de fusilería y gritos de combate sembraron el eco trágico de las luchas civiles en 1810, 1852, 1880.

Es también una bella página de la ciencia paleontológica. Los sabios Muñiz y Ameghino realizaron en la zona lujanense valiosas investigaciones.

Luján, que se encuentra a 63 kilómetros de Buenos Aires, fue punto clave en el comercio con el interior. De Luján partió en 1668 la expedición de Izarra que descubrió las salinas blancas que dieron su nombre a Bahía Blanca. Esta expedición determinó que el Cabildo de Buenos Aires encarara la explotación de las minas de sal del sur y que a lo largo de los años se reunieran centenares de carretas en Luján para formar las caravanas que siguieron la senda abierta por Izarra.

Al andar por sus calles, al observar los muros de sus casonas, el sosiego antiguo y simple de sus recovas coloniales, es inevitable la impresión de que si bien el tiempo no se ha detenido en Luján —todo lo contrario: las industrias locales mantienen y aumentan su ritmo, el comercio se supera y extiende, las nuevas generaciones estudian, trabajan, y visten como cualquier grupo humano de la ciudad más moderna del país—, hay allí un remanso ambiental, algo que se conserva intacto, que desmiente el paso de los años y que nos envuelve con una sutileza de encantamiento como si el pasado continuara secretamente presente y nos penetrara de una emoción especial.

A escasos metros de la célebre Basílica se encuentra el Descanso de los Peregrinos, absolutamente gratuito. Y en la zona ribereña centenares de familias se congregan los fines de semana para pasarlo de pícnic. Nada falta en Luján para fomentar la actividad turística. Como en los balnearios del sur o del Tigre, confiterías, alojamientos, y parques de recreo donde se ofrecen mesas y sillas en alquiler se hallan bien organizados.

EN LOS PAGOS DE DON SEGUNDO SOMBRA

A 60 kilómetros de Luján y a 112.500 sobre la ruta 8 desde Buenos Aires, otro pueblo norteño cambió con su presencia el rostro de la llanura: San Antonio de Areco. Situado como Luján junto a un río —el Areco—, este pueblo, que es la reducción urbana del Gran Pago de Areco, está constituido por una población general de 13.300 personas.

No hace muchos años que un vecino arequeño practicó una excavación en el patio de su casa y desenterró casualmente un viejo cañón. Esta pieza histórica, expuesta en el Museo de Luján con una placa grabada: "1727-1927", ha facilitado la tarea de investigadores y académicos que estudiaron los orígenes del pueblo. En efecto, en el siglo XVIII, dicho cañón sirvió en el fuerte local que defendía vida y bienes de los paisanos amenazados por los indios.

En San Antonio de Areco —tierra natal de Hipólito Vieytes— la tradición no es una palabra más y esto confiere a los festejos de la Semana de la Tradición o Semana del Gaucho el escenario más apropiado. Las exhibiciones de destreza gaucha —pialada, jineteada, etc.—, los conciertos de arte folklórico, los desfiles de jinetes y tropillas por las calles, los vivacs de fogones y los bailes entre los árboles, las carreras de sortijas y cuadreras (pollas y desafíos) reviven las costumbres, los gustos y los oficios del paisanaje típico y prueban con cada celebración que la ciudad de hoy, que expresa el avance social de la zona no ha cavado un abismo entre el hombre argentino y la naturaleza ni lo ha alejado de la tierra. Comprobarlo no es, ciertamente, la satisfacción menor de este itinerario turístico.

Hemos visto cuanto había que ver y hemos conversado con sus moradores. En San Antonio de Areco está viva la conciencia de una tradición nuestra y muy firme la confianza en el porvenir. Los arequeños saben —y no reprimen su orgullo por ello— que allí se dan todas las condiciones para el desarrollo del turismo local.

En la Hoja de Ruta hemos puntualizado el valor de sus museos, del balneario, del hotel central que es ya una necesidad. No lo vamos a repetir aquí. Nos anima la certeza de que esta laboriosa población cumplirá a paso acelerado sus más ambiciosas esperanzas de progreso. Por eso creemos que ésta no será la última página que nos tocará escribir sobre el tema. *

HOJAS DE RUTA BUENOS AIRES - LUJAN - SAN ANTONIO DE ARECO - BUENOS AIRES

HOJA DE RUTA BUENOS AIRES - LUJAN

KMS. de Buenos Aires a Luján

0 Bordeando la plaza del Congreso, frente al Parlamento Nacional, desde el kilómetro 0 de la Red Vial, enfilamos por la avenida Rivadavia, la más larga del mundo, rumbo al oeste.

Al 2700 de esta vital arteria de la ciudad de Buenos Aires, a la derecha, el viento agita los árboles de la plaza Miserere —ex plaza Once—, en la cual está emplazado el mausoleo que guarda los restos de Bernardino Rivadavia, y cuya cripta puede ser visitada los días sábados de 15 a 18. A cien metros de esta plaza —escenario casi obligado de oradores políticos— está ubicada la estación central del Ferrocarril D. F. Sarmiento y, frente a la misma, numerosas plazas de estacionamiento de líneas de transporte automotor, incluso de media y larga distancia, que congregan diariamente largas columnas de público.

En avenida Rivadavia al 4700, a la izquierda, se alza la estatua del libertador Simón Bolívar, en el parque Rivadavia.

Los domingos por la mañana se reúnen allí los coleccionistas de estampillas y de revistas, para vender y canjear hasta el mediodía.

Al 4800, derecha, una multitud de amas de casa con changuitos a la zaga invaden las instalaciones del Primer Supermarket's establecido en la ciudad.

Av. Rivadavia 5000: Derecha, Yanqui, primera estación de servicio de nuestra ruta.

Al 5300: Estación terminal Primera Junta de la línea A de subterráneos.

Al 5600: Derecha, Shell, nafta especial y gomería.

Al 5900: Derecha, Esso, idem.

Al 6300: Derecha, atrayente y amplio local con techo de paja y parrilladas bien surtidas. El Fortín. Menú fijo.

Inmediatamente, Rivadavia esquina Boyacá, comienza la zona céntrica del barrio de Flores.

Al 6500: Izquierda, Y.P.F., adherida al A.C.A.

Al 6900: Histórica iglesia de San José de Flores en pleno centro comercial de la barriada. Enfrente: plaza Pueyrredón y estatua a la memoria de Juan Martín de Pueyrredón.

Al 7300: Rivadavia esquina Nazca, termina la zona céntrica de Flores y la avenida prosigue su curso adoquinada.

Al 9000: Izquierda, Shell, nafta especial y gomería.

Al 10300 Derecha, Y. P. F., servicio completo.

Al 11200: Izquierda, Esso, nafta especial y gomería.

Al 11500: Derecha, estación ferroviaria Liniers. Una cuadra más adelante cruzamos bajo el puente de la avenida Gral. Paz, que circunda la Capital Federal. Y entramos en la provincia de Buenos Aires.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Al 12000: Izquierda, Y. P. F., nafta especial y gomería.

Al 12500: Estación ferroviaria Ciudadela.

KMS. de Buenos Aires a Luján

Al 12800: Izquierda, Shell, nafta especial.

Al 13400: Izquierda, Y.P.F., servicio completo. Luego aparece la estación ferroviaria Ramos Mejía y el cruce del camino de cintura.

Al 14300: Izquierda, Shell, nafta especial y gomería.

Al 14500: Izquierda, Esso, idem.

Al 15900: Policía Caminera y estación Haedo del ferrocarril Sarmiento. Giramos a la izquierda, cruzamos las barreras del ferrocarril San Martín, torcemos a la derecha y estamos sobre la ruta 7. Hemos cubierto 6 kms. desde Liniers.

RUTA 7

20 Izquierda, Esso, nafta especial y gomería.

21 Izquierda, Y. P. F., nafta especial

Izquierda, Esso, idem. Enfrente: surtidor Y.P.F.

22 Derecha, Shell, servicio completo. Inmediatamente: Y.P.F.; adherido al A.C.A. Teléfono, atención permanente (y apenas llevamos 2 kms. de recorrido en ruta). Una cuadra más y tomando a la derecha por la calle J. M. Casullo hasta la barrera del tren nos detenemos ante el Museo Histórico y de Artes de Morón (Casullo esquina Sarmiento).

Inaugurado por iniciativa de caracterizados vecinos que se reunían habitualmente en el Club Morón, el Museo funciona en una casona secular que pertenecía a familias de antiguo arraigo en la localidad. Entre sus donantes figura la familia Moreno, que desciende del secretario de la Primera Junta. Consta de 4 salones con vitrinas, retratos y grabados históricos, colecciones de pájaros embalsamados y otrosa, regularmente, ciclos de conciertos, disertaciones y exposiciones de artistas plásticos. Abierto: martes, jueves, sábados y domingos de 14 a 20.

Regresamos por J. M. Casullo un par de cuadras y doblamos a la derecha (no hay cartel indicador del nombre de la calle).

22 Izquierda: Shell e Y.P.F., servicios completos.

23 Estación ferroviaria Castelar. Giramos a la izquierda. En el kilómetro siguiente: derecha, Esso, teléfono, atención permanente, todos los servicios menos remolque. A unas 5 cuadras, apartándose de la ruta hacia la izquierda, hallará en Pasteur 2640 la Hostería Castelar que cuenta con playa interna de estacionamiento, pileta de natación, alojamientos, pensión, bar y restaurante.

Siguiendo por la Ruta 7:

25 Izquierda: Y.P.F. servicio completo y permanente.

26 Izquierda: Esso, servicio completo, frente a estación Ituzaingó.

28 Izquierda: Esso, nafta especial.

Izquierda: Y.P.F. servicio completo.

A la derecha: estación ferroviaria San Antonio de Padua.

31 Izquierda: Shell, servicio completo.

Izquierda: Esso, engrase, gomería y nafta especial.

32 Cruzamos las barreras; ahora los rieles del ferrocarril Sarmiento se deslizan a nuestra izquierda.

33 Derecha: Esso, engrase, nafta especial. Luego atravesamos el puente sobre el río Reconquista. Es la localidad Paso del Rey (ex balneario Cascallares clausurado por contaminación de las aguas).

35 Derecha: Y.P.F. nafta especial y engrase. Enfrente: gomería y Shell.

37 Izquierda: Y.P.F. servicio completo

KMS de Buenos Aires a Luján

y permanente, próximo al cartel indicador de Moreno.

38 Derecha: Esso, servicio completo y permanente. Izquierda: Y.P.F. idem.

39 Diviscamos el repertorio gastronómico de la parrilla El Triángulo: Po-

llo al barro, al horno, a la parrilla. ¡Busca! Parrilla normal. Abierto hasta las 24 en días hábiles y hasta la madrugada en días y vísperas de fiesta. Venta al público. Más allá un cartel anuncia venta de lechones. No estaría de más guardar uno en el baúl del coche para cocinarlo en casa. Allí mismo (km. 41) Hostería Capri, restaurante y alojamiento. Especialidad: buseca y empanadas.

43 Estación ferroviaria La Reja. En el vivero de enfrente pueden comprarse plantas.

45 Confitería Royal Pigalle. Dista sólo 20 kms. de Luján y se particularizó por sus bailes con orquesta de 23 a 4, frente a estación Francisco Alvarez.

Terrenos loteados se ofrecen en venta en esta zona.

50 Derecha: Shell, servicio completo y permanente.

51 Estación Las Malvinas; buena ocasión para proveerse de fruta fresca sobre la ruta.

54 Derecha: Y.P.F. frente a estación General Rodríguez; confiterías. También: Esso, engrase y gomería. Puesto de la Policía Caminera y gomería.

56 Criadero de conejos.

57 Estación ferroviaria La Fraternidad.

62 Derecha: Automóvil Club Argentino. Servicio completo y permanente, remolque y teléfono. Es un campo de recreo para socios del A.C.A. Restaurante y bar hasta la madrugada en verano y hasta las 23 en invierno.

Derecha: Y.P.F. servicio completo y permanente.

Dos kilómetros después bordeamos una rotonda formada por la curva ascendente que describe la ruta 9 a Mercedes. Allí abandonamos la ruta 7 y entramos en Luján, primera meta de nuestro itinerario por el Cercano Oeste.

LUJAN:

Para llegar al centro de la ciudad es preciso seguir directamente desde la rotonda hasta el tanque de agua que por su elevación es claramente visible y allí doblar a la izquierda por la calle San Martín (no hay cartel a la vista). Esta calle desemboca en la Basílica, cruza la zona comercial, pasa frente a las puertas de la Municipalidad, frente a la plaza Colón.

En la esquina, Colón y San Martín, está la confitería Munich, aten-

EL CERCANO OESTE

HOJAS DE RUTA

dida por su propietario, señor Enrique Oscar Baliani. Excelente local para hacer alto con toda la familia y gustar las masas y facturas que prepara su dueño. Siempre por San Martín, cuatro cuadras hacia el río, nos detenemos en la plaza General Belgrano, que constituye la antesala abierta de la monumental Basílica de Luján, que eleva sus finas torres a 110 metros de altura.

Suaves campanadas de la Basílica se tienden por el cielo de la tarde provinciali mientras nos acercamos a las puertas del Museo Colonial e Histórico de la Pvcia. de Buenos Aires que funciona también frente a la plaza Belgrano.

Clausurado durante todo el mes de enero, el horario normal de visitas es de 12.30 a 17.30 de miércoles a domingos. Una placa nos advierte que a las damas les está terminantemente prohibido entrar en pantalones. Como medida de seguridad en ninguno de sus pabellones hay luz eléctrica. Una obsoleta estadística revela que en 1952 el promedio de visitantes diarios fue de 1.626. Sus 50 salas atesoran y exhiben, cuidadosamente clasificados y ordenados, los materiales recobrados al pasado histórico de la nación. Veamos un comentario parcial de sus secciones.

Ayuntamiento de la Villa de Luján, reconstruído con figuras de cera; objetos pertenecientes al general Paz: prisión de la cárcel, celda y calabozo con maniquíes de cera, cepos, instrumentos de tortura, etc.; sala de prisioneros ilustres, retratos y objetos de personalidades que estuvieron detenidas en Luján; las invasiones inglesas, la Reconquista, la Independencia, en salas especialmente montadas al efecto; reconstrucción en madera de la plaza Mayor de 1800; diversos recuerdos de la época colonial de carácter religioso: Capilla Colonial de la Campaña; 412 tablas policromadas de las escenas del poema Martín Fierro; la Campaña del Paraguay, dedicada a los héroes de la Triple Alianza de 1865-69; el indio y el gaucho en sendas colecciones evocativas; 700 figuras talladas en madera y una reconstrucción Panorama de Belén ejecutada en corcho; la historia de las modas porteñas de 1935-1960 con vestidos y alhajas auténticas; el período rosista; la Organización Nacional, etc.

Las puertas interiores del Museo se abren a los jardines públicos con árboles y plantas indígenas y un centenar de cañones históricos se hallan distribuídos por corredores y patios.

El edificio del Museo es también una reliquia histórica: se albergaron en él en calidad de prisioneros los generales Beresford, Pack, Belgrano, Paz y Mitre; funcionó el Cabildo de la Villa de Luján y la casa del virrey donde se alojó el huidizo Sobremonte.

El Museo se compone de otras tres dependencias no menos interesantes: el Museo de Transportes, el pabellón Belgrano y el pabellón de la colección Gnecco.

El Museo de Transportes, ubicado en la primera cuadra de la avenida Nuestra Señora de Luján, conserva un conjunto de carrozas y coches históricos, carretas y carros antiguos, colecciones de arneses y monturas, la primera locomotora que surcó el país, el hidroavión Plus Ultra donado por España, un centenario molino de aspas y otras piezas que testimonian la evolución en materia de transportes y caminos, todo lo cual configura un espectáculo sorprendente.

El pabellón Belgrano, al fondo del Museo de Transportes, expone cuadros y objetos relacionados con la gloria del patriota y reconstruye la Primera Junta de Gobierno de 1810.

El pabellón de la colección Gnecco contiene las piezas reunidas por Agustín V. Gnecco en su mayoría sanjuaninas. Desde llaves y puertas de algarrobo labradas, desde aldabones de los siglos XVIII y XIX, arcones de cedros y vasijas de barro cocido hasta alambiques para destilaciones, momias indígenas, cerámicas, balanzas, pesas, medidas, telas antiguas y platería.

HOJA DE RUTA
LUJAN-S. A. DE ARECO

De espaldas a la plaza Belgrano arrancamos por la espaciosa avenida Nuestra Señora de Luján hacia el noroeste y girando a la izquierda cruzamos el puente sobre el río Luján. 200 metros más allá del puente, torciendo a la derecha, estamos sobre la ruta 192 (Km. 0) que es el camino de empalme con la ruta 8 que nos llevará al pago de Areco, segunda meta de nuestro itinerario por el Cercano Oeste. De Luján a la Ruta 192 hemos recorrido unos 4 kms.

KMS de Ruta 192 a Ruta 8

RUTA 192:

5 Unos metros después del mojón 5 se presenta una bifurcación. Tomamos por la izquierda, entre campos sembrados, siguiendo siempre por el camino pavimentado.

8 Aparece un camino de tierra a la derecha que nada tiene que ver con nuestro viaje; campos de pastoreo alternan con chacras de la región.

16 Paso a nivel sin barreras.

16.500 Nueva bifurcación del camino. Nosotros seguimos por el de la derecha. 5 kms. después pasan sobre nuestras cabezas los cables de alta tensión que provienen de San Nicolás y luego divisamos tres caminos delante nuestro. Tomamos a la izquierda.

A la derecha: Esso, en el camino a Capilla del Señor (sin cartel indicador): nafta especial, gomería, engrase, atención permanente y teléfono. Ya estamos sobre la ruta 8, mojón 78. Hemos corrido 24 kms. desde Luján.

KMS de mojón 78 de Ruta 8 a S. A. de Areco

RUTA 8:

98 Estación Y.P.F. nafta especial, servicio completo y permanente. Al lado: bar y restaurante. A la derecha zona urbanizada de Solís.

111 Bifurcación del camino: seguimos por la derecha.

112.500 San Antonio de Areco a la vista. Nos separan 60 kilómetros de la ciudad de Luján.
Izquierda: Esso. No atiende los domingos.
Izquierda: Y.P.F., "Don Segundo Sombra", servicio completo y permanente. Teléfono. Entrente: parrilla El Encuentro, que recomendamos por la calidad de sus comidas y la cortesía de su personal.

SAN ANTONIO DE ARECO:

Doblando a la izquierda por la calle contigua a Y.P.F. vamos hacia el centro de San Antonio de Areco. Callecitas adoquinadas, casas sumidas en la siesta dorada. Bordeamos la placiita Arellano y continuamos por camino de tierra que costea el río Areco, trasponemos un puente, pasamos por delante del Tiro Federal Argentino y surgimos ante el Museo Gauchesco de la Pvcia. de Buenos Aires y Parque Criollo Ricardo Güiraldes, uno de los museos más importantes de América en su género.

Clausurada durante todo el mes de junio, esta institución está abierta al público de miércoles a domingos en el horario de 10 a 12 y de 14 a 18. Nosotros creemos que debería regirse por un horario continuado. El Museo no funciona en las siguientes fechas: 1 de enero, lunes y martes de carnaval, jueves y viernes santo, Corpus Christi, 1 de mayo, 15 de agosto, 1 y 2 de noviembre y 24 y 25 de diciembre.

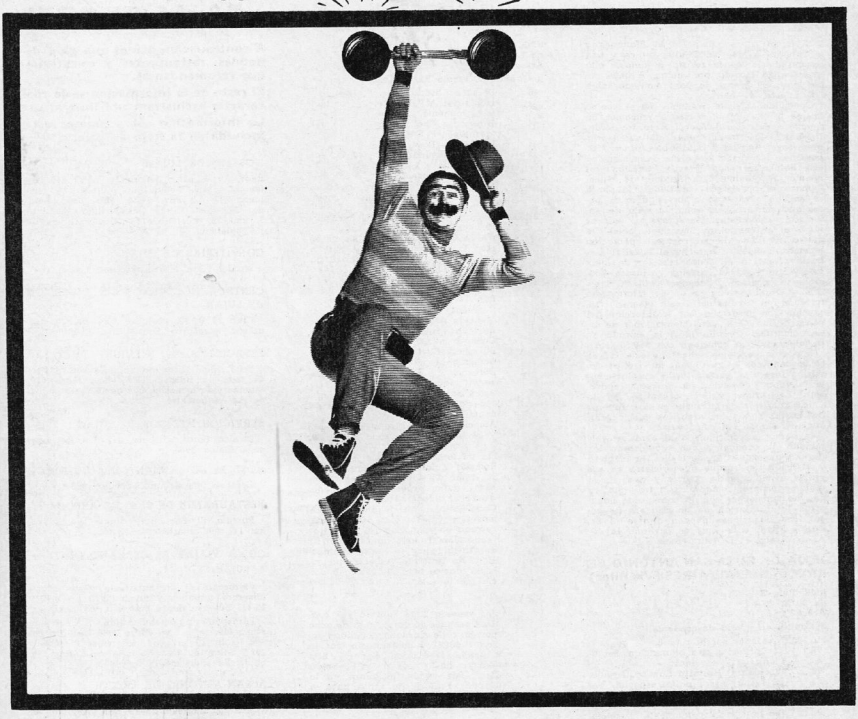
La sede del Museo —casco de estancia antigua con tejas coloniales asentadas en barro y paja y cañas tacuaras liqadas con güasquillas de cuero crudo— no es, como suele creerse, la casa que habitó el autor de don Segundo Sombra. La casona está rodeada por un extenso parque con variedades autóctonas y bosquecillos con pájaros de la región y se levanta en medio de un foso circular que nos tiende cordialmente un rústico puente levadizo.

Tres cuerpos del Museo encierran un panorama de las costumbres, los usos, enseres, y medios de vida del personaje que exaltó Hernández y otros aspectos del folklore bonaerense.

Se exponen en el primer cuerpo —casco de estancia— ochocientas piezas desde muebles coloniales o colecciones de boleadoras, mates, ponchos, dibujos, aperos y armas. Nos enteramos que se hallan depositadas en la casa unas mil piezas más que no son exhibidas por falta de espacio. Contemplamos pinturas de Eduardo Sívori y Pedro Figari, ediciones históricas de Don Segundo Sombra y colecciones de prendas de plata que usó Güiraldes.

En el segundo cuerpo, la ermita de San Antonio muestra una imagen del santo que data del siglo XVII.

AHORA SI!!



ahora hay soldadura plástica

TRANS-PA-REN-TE

Pida UNI-POX, la nueva soldadura plástica de aplicación universal.
Es incolora, es decir de costura prácticamente invisible.

EL CERCANO OESTE

HOJAS DE RUTA

El tercer cuerpo, pulpería La Blanqueada y Tahona, exhibe en figuras de cera una escena de la época rosista y junto a ella una tahona movida por mulas. A unos pasos hay un brocal de pozo montado sobre 600 huesos de caracú.

Concluida la visita, partimos por el camino mismo a que da el Museo y cruzamos un puente sobre el río Areco. A la izquierda, divisamos las instalaciones del balneario arequense, limpias y agradables. Unas 7000 personas concurren cada fin de semana a este balneario desde Arrecifes, Capitán Sarmiento, Pergamino, San Antonio de Giles. Enmarcado por frescas arboledas, la playa se encuentra próxima a un criadero de peces que convertirá la zona en meta de entusiastas deportistas. Se proyecta edificar junto al balneario un importante hotel. De nuevo por las callecitas de esta población tenemos a nuestra derecha el hospital Zerboni y frente a él: Museo Escolar de Ciencias Naturales José Larroque y Jardín Zoológico y Botánico Autóctono.

Muy raramente figura en la información turística del circuito oeste esta ejemplar institución que desarrolla, con la dirección del señor Carlos Merti, una intensa labor de orden científico y cultural. A la entrada un cartelito invita a contribuir con $ 0,50 (sic).

Nos deja perplejos saber que este Museo se sostiene con el peculio de su heroica Comisión Directiva, que no recibe absolutamente ninguna subvención de ninguna repartición del primer Estado argentino. Es la única falla que descubrimos en San Antonio de Areco. Y, sin embargo, los funcionarios oficiales siguen sin conmoverse.

Invitamos a contribuir a la obra de este puñado de arequeños que organizaron las vitrinas de exposición de fósiles, la limpieza y atención del parque que encierra en sus jaulas ejemplares de pájaros y aves de la región, zorrinos, comadrejas, zorros, etc., y que no satisfechos con lo conseguido, intentaron la instalación de un criadero de peces. Las donaciones pueden girarse al Sr. Carlos Merti, calle Ruiz de Arellano 141, S. A. de Areco, F. C. Mitre, Buenos Aires.

HOJA DE RUTA SAN ANTONIO DE ARECO-BUENOS AIRES (Vía Pilar)

KMS. Ruta 8 de S. A. de Areco

a Capital en escala descendente

112,500 Partimos por la ruta 8.
76 Se presenta una bifurcación. Seguimos por la izquierda.
75 Izquierda: Hostería Rancho Grande.
61 Derecha: Esso, nafta especial, engrase, hasta las 24.
54 Izquierda: Y.P.F. Servicio completo, atención permanente y teléfono. Al lado: Hotel, bar y restaurante Mingo, abierto día y noche.
53 Restaurante El Faro en el comienzo de la zona urbanizada de Pilar. Izquierda: Y.P.F. nafta especial, lavado, engrase, teléfono, atención permanente. Enfrente: gomería. Al lado de Y.P.F. está el bar y restaurante Julio Oscar. Atiende hasta la madrugada. Derecha: Shell, nafta especial, engrase, lavado, teléfono, atención permanente. Al lado: bar y restaurante Pepito.
51 Izquierda: Automóvil Club Argentino (Pilar), servicio completo y permanente, nafta especial y teléfono.
49,500 Termina zona urbanizada de Pilar. Izquierda: Esso, n a f t a especial, atención permanente. Hotel y restaurante Los Ranchos, pileta de natación. A 500 metros: gomería. Derecha: Shell con gomería.

KMS. Ruta 8 de S. A. de Areco

a Capital en escala descendente

46 Derecha: Restaurante El Destino. Izquierda: Y.P.F. servicio completo y permanente, teléfono.
44 Izquierda: Shell, ídem. Bar y restaurante.
41 Izquierda: Esso, ídem.
34 Frente al empalme a José C. Paz: restaurante y bar El Descanso. Izquierda: gomería. Derecha: Y.P.F. teléfono, nafta especial, engrase, lavado, atención permanente.
31,500 Derecha: una cita de honor para el buen comensal. Restaurante Barro de Oro. Exquisitos pollos al barro. Y además: lechón y matambre al barro, chivito al asador, parrilla y finos vinos. Atiende desde las 8 hasta la madrugada. Derecha: Citex, frente a ruta 202 a Don Torcuato. Derecha: Y.P.F., n a f t a especial, atención permanente. Derecha: Esso, ídem y teléfono. Gomería a 300 metros. Derecha: Shell, n a f t a especial, atención permanente. Derecha: Y.P.F. surtidores y engrase. Al lado: grill-bar.
27 Bellavista. Derecha: Y.P.F., nafta especial, teléfono, atención permanente. Atención: la ruta gira a la izquierda y se interna en la zona militar de Campo de Mayo. Fin de la zona militar. Rotonda y policía caminera. Empieza tramo de doble mano... Esso: nafta especial, todo menos gomería, atención permanente. Cabe señalar que cuando realizamos este viaje la Ruta 8 se hallaba cerrada en esta zona por tareas de reparación. Tuvimos que efectuar un desvío tal como se lee a continuación. No obstante, en el mapa adjunto, damos también el tramo normal de la ruta.

DESVIO:

Por avenida 3 de Febrero y 7 cuadras después doblamos a la derecha por la calle Córdoba, localidad de San Martín, y continuamos por la avenida Libertador General San Martín hasta cruzar la avenida Gral. Paz donde, al entrar en la Capital Federal, la calle pasa a llamarse simplemente avenida San Martín.

CAPITAL FEDERAL:

Av. San Martín al 7000: Izquierda Y.P.F., servicio completo y permanente.
Al 6200: Izquierda, Shell, servicio completo frente a la estación Libertador del ferrocarril Urquiza.
San Martín y Beiró: Derecha, Shell. Enfrente: Esso, atención permanente y servicio completo.
San Martín y Nazca: Derecha Y. P. F., ídem.
Av. San Martín 3400: Derecha Y. P. F., atención permanente, nafta especial.
Al 3000: Izquierda, Esso, ídem.
Al 1200: Izquierda, Esso, ídem.
El monumento al Cid Campeador en avenida Parral y Gaona, domina una séptuple desembocadura de calles p o r t e ñ a s. Prosiguiendo la marcha por calles Vélez, Sarmiento, Pueyrredón, Rivadavia estará de nuevo en el kilómetro 0 de la red vial.

A continuación damos una guía de hoteles, restaurantes y confiterías que recomendamos.

El resto de la información se da con carácter exclusivamente ilustrativo.

La información sobre museos está incluida en la hoja de ruta.

HOTELES DE LUJAN

Real, Av. Nuestra Señora de Luján 816. Teléfono 1154/6, Roma, San Martín 135, teléfono: 797. La Paz, 9 de Julio 1069, teléfono: 34. Hostería El Oasis, Ruta Nacional 5, km. 70, teléfono: 1895. Victoria, Lavalle 136, teléfono: 582.

CONFITERIAS DE LUJAN

Munich, San Martín esquina Colón.

CENTROS NOCTURNOS DE DIVERSION DE LUJAN

Club 30 y 30, Italia al 900, Club el Negresco, whiskería, San Martín al 200.

ESTACIONES DE SERVICIO DE LUJAN

Y.P.F., Bmé Mitre 129, nafta especial, atiende toda la noche. Y.P.F., Bmé Mitre 629, atiende toda la noche. Las gomerías atienden de día solamente.

SERVICIOS MEDICOS DE LUJAN

Clínica Salas, Uriburu 825, Clínica Güemes, Alsina 1360.

HOTELES DE SAN ANTONIO DE ARECO

Central, Don Segundo Sombra 553.

RESTAURANTE DE S. A. DE ARECO

Parrilla El Encuentro, sobre la ruta 8, km 112,500, abierta todo el año.

COMO VIAJAR AL CERCANO OESTE

A LUJAN:

Ferrocarril D. F. Sarmiento desde plaza Miserere, sábados y domingos a las 8,40 y 13,15. Regreso desde Luján: a las 18,17.

Transporte automotor Luján S.A., desde plaza Miserere, Bmé. Mitre 3146, sale un coche cada 10 minutos. Informes: 87-7714 y 2924. Atlántida Nº 57, parte de Cánning y Santa Fe cada media hora.

A SAN ANTONIO DE ARECO:

Ferrocarril Mitre desde Retiro, diariamente a las 13. Regreso desde San Antonio de Areco, sábados a las 14,38 y a las 19. Domingos a las 14,38 y a las 19,15.

PARABRISAS

agradece a

Sra. Hilda Martínez Lauwers de la Casa de la Provincia de Buenos Aires,

Sr. José Víctor Alvarez, secretario general del Museo Colonial e Histórico de la Pvcia. de Buenos Aires,

Sr. Hugo Néstor Isacchi, de Luján,

Cuidadores del Museo Gauchesco de la Pvcia. de Buenos Aires y Parque Criollo Ricardo Güiraldes,

Sr. Carlos Merti, de San Antonio de Areco, la colaboración prestada en la preparación de esta nota.

Este viaje fue realizado en un CITROEN 2CV, sedan 4 puertas, fabricado por Automóviles Citroen S.R.L., cedido por cortesía especial del señor Jorge I. Pulido.

Si usted tiene un automotor... manténgalo en perfectas condiciones.

Si a usted se le confía un automotor, ya sea para manejarlo, cuidarlo o someterlo a una reparación... demuestre que usted sabe apreciar lo que le han confiado.

Mantenga el motor de ese vehículo en perfectas condiciones, usando el moderno lubricante **Shell X-100 Multigrado.**

UNICO que no deja cenizas al quemarse

Esta excepcional cualidad proporciona cámaras de combustión menos sucias, obteniéndose así una reducción de hasta un 50 % en las pérdidas de potencia causadas por la acumulación de residuos.

Desde hoy -y para siempre- use

SHELL X-100 MOTOR OIL

MULTIGRADO

SHELL

***...y siga seguro con* SHELL**

AQUI ESTA EL CHEVROLET CORVAIR

Los últimos cinco años han sido para la industria automovilística norteamericana un período de verdadero progreso mecánico, de revisión de ideas y conceptos y de realizaciones novedosas.

Una de ellas, tal vez la más revolucionaria, es el Corvair, el "compacto" de la División Chevrolet de la G.M.

En este automóvil se conjugaron tres factores de orden técnico, gracias a los cuales se transformó en el "enfant terrible" del automovilismo norteamericano. Motor trasero, refrigeración por aire forzado y suspensión trasera independiente. Estas tres cosas, que si bien no revisten ninguna novedad para el ambiente europeo, para la Chevrolet significaron un paso importante y peligroso, ya que en un mercado nuevo y virgen como el del "compacto", se lanzó con una verdadera revolución en contra de los valores tradicionales establecidos en la industria y sobre todo en los usuarios.

El Corvair es un sedan de cuatro puertas, con capacidad para seis personas, con el motor en el extremo trasero refrigerado por aire.

MOTOR

Tal vez la faz más revolucionaria del Corvair resida en la construcción y en el tipo de soluciones mecánicas del motor de seis cilindros horizontales opuestos tres a tres y refrigerados por una circulación forzada de aire.

El tipo de refrigeración trae aparejado cilindros aleteados para disipación del calor de combustión (tipo motociclísticos), que en el caso del Corvair son fundidos en hierro individualmente con multitud de finas aletas. Cada cilindro tiene una generosa superficie exterior maquinada en cada extremo que encaja en la carcaza del cigüeñal y la tapa.

El diámetro interior es de 87,31 mm. (3,38") y el recorrido de los pistones llega a los 66,04 mm. (2,6"), resultando netamente supercuadrado, con toda la ventaja que eso significa. La cilindrada total es entonces de 2.372 cc. y con la compresión standard de 8:1, entrega 81 HP (SAE) a 4.400 revoluciones por minuto, con una cupla motriz máxima de 17,7 mkg a 2.300 rpm. La potencia específica es de 34,2 HP por litro.

Una opción de compresión y árbol de levas de alto rendimiento eleva la potencia máxima a 99 HP a 4.600 rpm. y el par motor máximo a 18,25 mkg a 2.800 rpm., con una potencia específica de 41,8 HP/litro.

Los cilindros no están sujetos a las carcazas del cigüeñal sino apretados contra éstas por las tapas de cilindros, que son fundidas a presión en una aleación liviana de aluminio. La sujeción de las tapas con las carcazas correspondientes se realiza por medio de doce largos espárragos que pasan a través de agujeros convenientemente situados en las aletas de refrigeración de los cilindros, que de este modo resultan con cuatro espárragos cada uno. Se consigue así gran rigidez en el conjunto motor, enteramente desarmable.

Las válvulas, sitas en la tapa de cilindros, están dispuestas en línea y comandadas por balancines estampados, varillas y botadores hidráulicos desde el árbol de levas situado directamente debajo del cigüeñal. Cada válvula tiene un resorte simple de cierre y vistas desde arriba forman un cierto ángulo entre sí (tomando las correspondientes a cada cilindro), con el objeto de permitir una separación mayor entre los vástagos que se refrigeran mejor.

Las entradas de admisión están en la cara superior de las tapas de cilindros y las salidas de escape en la inferior.

Fotos de HOMERO PANAGIOTOPOLUS

Por cortesía de ROBERTO BERLINGIERI

AQUI ESTA EL CHEVROLET CORVAIR

El aire de enfriamiento pasa primero por las entradas de admisión, rodea las cámaras de combustión y finalmente refrigera las salidas de escape.

Los botadores son estampados de acero, sin eje común, ya que cada uno está guiado por un movimiento de bola del tipo de los empleados en el Chevrolet V-8 común y sostenidos en una prolongación de los correspondientes espárragos de sujeción de la tapa de cilindros.

Las bielas son del tipo convencional, de acero forjado y se conectan con el cigüeñal, también forjado en el mismo material, por intermedio de cojinetes (casquillos) formados por un revestimiento de cobre y níquel sobre respaldo de acero, recubierto a su vez por una delgada película de metal antifricción.

El cigüeñal es del tipo común para seis cilindros y cuatro bancadas, pero sensiblemente más corto, dado que los cilindros opuestos se imbrican, reduciendo la distancia entre biela y biela. Además, carece de contrapesos. El peso total llega aproximadamente a los doce kilogramos, la mitad del peso que tendría con los seis cilindros en línea.

La carcaza del cigüeñal está formada por varias partes que se ensamblan por un conjunto extremadamente rígido, fundidas en aluminio a presión.

SISTEMA DE LUBRICACION

La lubricación del motor Turbo Air Six del Corvair se realiza bajo presión, con el aceite impulsado por una bomba común del tipo de engranajes con válvula reguladora de resorte que conserva la presión del circuito dentro de un valor de 2,46 kg./centímetro cuadrado (35 lbs./pulgada cuadrada).

Antes de comenzar su trabajo de lubricación, el aceite pasa por un filtro del tipo Full-Flow, llamado así porque filtra todo el caudal de la bomba, que posee una válvula de seguridad para el libre paso del aceite en caso de taponamiento del filtro.

El sistema de envío es por conductos perforados en las distintas piezas y en casos especiales por tubos superficiales interiores. El aceite vuelve al carter por gravedad y desde las tapas de cilindros cae por los tubos que rodean las varillas del comando de válvulas.

El circuito cuenta con un sistema de refrigeración de aceite formado por un radiador que comienza a funcionar cuando la temperatura del lubricante alcanza los 16° C (60° F).

Como control visual tiene una luz roja en el tablero de instrumentos que se enciende cuando la presión del aceite baja del límite permisible o cuando la temperatura del mismo sube hasta los 150° C (300° F. aprox.).

SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

El aire que enfría los cilindros y las tapas es enviado por un ventilador de 24 palas y 27,5 centímertos de diámetro (11"), colocado horizontalmente al centro del motor. El comando es por correa dentada que sufre un ángulo de 90 grados en su camino, ya que la salida de fuerza (polea del cigüeñal) está a 90 grados con respecto al ventilador.

Este último gira con una velocidad de 1,58 veces la del cigüeñal y tiene una entrega de 51 metros cúbicos (1.800 pies cúbicos) por minuto a 4.000 rpm. del cigüeñal.

El aire entregado no se dirige por conductos especiales a cada cilindro o cada parte, sino que se descarga en una gran cámara común. El control de temperatura está compuesto por un termostato que cierra la entrada del aire del ventilador cuando el motor está frío y libera el paso del aire cuando la temperatura llega a los 38° C (180° F.)

SISTEMA DE COMBUSTIBLE

Este sistema está formado por dos carburadores Rochester de tiro vertical descendente, montados directamente en los múltiples de admisión de fundición integral con cada tapa de cilindros.

Dos largos tubos de goma con espiral interior de alambre conectan los carburadores con un filtro de aire situado sobre el ventilador, independiente de él y en baño de aceite.

El comando del "choke" o extrangulador de aire funciona abriendo o cerrando la entrada al filtro de aire.

La bomba de nafta mecánica a diafragma extrae el combustible del tanque ubicado en la parte delantera inferior del automóvil, a la altura de los pedales colgantes. Este depósito tiene 53 litros de capacidad.

SISTEMA DE ENCENDIDO Y ELECTRICO

El encendido se efectúa por el esquema convencional del distribuidor, que toma su fuerza del eje común con la bomba de aceite, comandado por un acople sin fin del árbol de levas. Las bujías, una por cilindro, son AC 46-FF o equivalentes. El sistema eléctrico está formado por la batería (12 Volts 35 Amp./hora), por el generador (430 W), por el motor de arranque y los demás elementos usuales para control de carga.

TRANSMISION

El Corvair se presenta con dos tipos distintos de transmisiones. Una de ellas es el convencional, formada por el embrague, la caja de velocidades y el diferencial. El otro es la transmisión automática Powerglide Corvair.

CUADRO DE CARACTERISTICAS

MOTOR

Tipo .....
Ciclo .....
Diámetro .....
Carrera .....
Cilindrada .....
Compresión .....
Par motor .....
Colocación válvulas .....
Enfriamiento .....
Lubricación .....

EMBRAGUE

Tipo .....
Accionamiento .....

CAJA DE VELOCIDADES

Caja de tres velocidades

1ª	3,50 : 1
2ª	1,99 : 1 sincro.
3ª	1,00 : 1 sincro.
M. Atrás	3,97 : 1

ACOPLE TRASERO

Tipo .....
Relaciones .....

RELACIONES FINALES

Caja de tres velocidades

Acople trasero	3,27 : 1
1ª	11,45 : 1
2ª	6,50 : 1
3ª	3,27 : 1
M. Atrás	12,98 : 1

Caja de cuatro velocidades (opcional)

Acople trasero	3,27 : 1
1ª	11,83 : 1
2ª	7,68 : 1
3ª	4,70 : 1
4ª	3,27 : 1
M. Atrás	11,96 : 1

POWERGLIDE CORVAIR (convertidor de torque)

Tipo .....
Relación del convertidor ..... 2,6 : 1
Baja (LOW) .....
Directa (DRIVE) .....

SUSPENSION DELANTERA

Tipo .....
Elementos .....

SUSPENSION TRASERA

Tipo .....
Elementos .....

DIRECCION

Tipo .....

FRENOS

Tipo .....

CARROCERIA

Tipo .....

Modelos:

1. 569 Sedan (Standard), 6 plzs., 4 ptas., 1070 kg:
2. 769 Sedan (De Luxe), 6 plzs:, 4 ptas., 1085 kg.
3. 527 Cupé (Standard), 6 plzs., 2 ptas:, 1045 kg.
4. 727 Cupé (De Luxe), 6 plzs., 2 ptas., 1070 kg.
5. 927 Cupé Monza, 6 plzs., 2 ptas., 1065 kg.
6. 535 Station Wagon (Standard), 6 plzs., 4 ptas., 1145 kg.
7. Station Wagon (De Luxe), 6 plzs., 4 ptas., 1165 kg.

Turbo Air Six, 6 cilindros horizontales
cuatro tiempos
87,31 mm.
66,04 mm.
2.372 c.c.
8,1 : 1, 81 HP a 4400 rpm.
17,7mkg a 2300 rpm.
en la tapa de cilindros
por aire
forzada por bomba de aceite

monodisco seco
hidráulico

Caja de 4 velocidades

1ª	3,65 : 1	
2ª	2,35 : 1	sincro.
3ª	1,44 : 1	sincro.
4ª	1,00 : 1	sincro.
M. Atrás	3,66 : 1	

hipoidal
3,27 : 1 ó 3,55 : 1 opcionales

Acople trasero	3,55 : 1
1ª	12,42 : 1
2ª	7,06 : 1
3ª	3,55 : 1
M. Atrás	14,09 : 1

MARCHA ATRAS

Acople trasero	3,55 : 1
1ª	12,95 : 1
2ª	8,34 : 1
3ª	5,11 : 1
4ª	3,55 : 1
M. Atrás	12,99 : 1

Convertidor de torque

2,6 : 1
1,82 : 1
1,00 : 1

paralelógramo deformable transversal
resortes y amortiguadores telescópicos

independiente, un solo brazo "A" oblicuo
resortes y amortiguadores hidráulicos telesc.

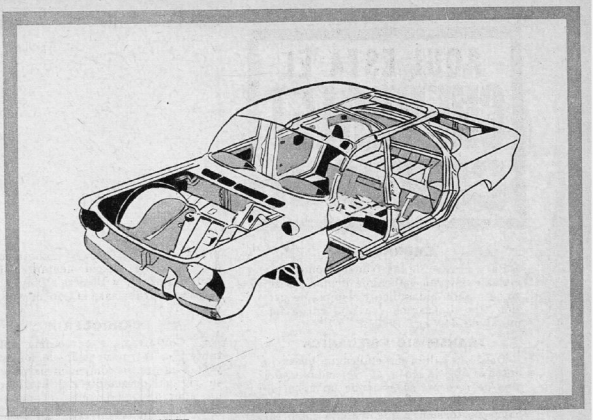
bolillas recirculantes

hidráulicos a campana sin pista especial

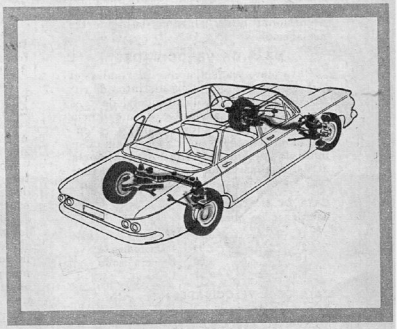
portante

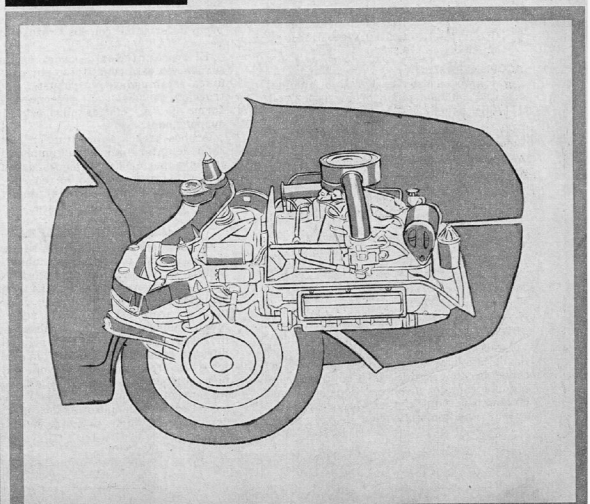
Dimensiones
Modelo 569

Largo total	4572 mm.
Ancho total	1702 mm.
Altura máxima	1307 mm.
Diámetro de giro	11,89 mm.
Trocha delantera	1384 mm.
Trocha trasera	1384 mm.
Rodado	650 x 13



Arriba: la carrocería del Corvair es una unidad monocasco, siguiendo las tendencias actuales. Todas las partes mecánicas van directamente sujetas sin intervención de falsos chassis. Centro: éste es el primer automóvil fabricado por Chevrolet que tiene suspensión independiente en las ruedas traseras. En el diagrama puede observarse la sistematización consistente en dos brazos "A", uno por rueda, con un eje de giro transversal a la línea de marcha. Abajo: otra novedad de Corvair y de Chevrolet: motor trasero enfriado por aire y caja de retorno.





AQUI ESTA EL CHEVROLET CORVAIR

EMBRAGUE

Para el caso de las transmisiones normales existe un embrague monodisco seco de mando hidráulico y sistema de presión tipo diafragma con una carga nominal de 440 kg. (975).

TRANSMISION MECANICA

Desde la salida del embrague hasta la entrada de la caja de velocidades del tipo de retorno, se extiende un árbol de transmisión que no es otra cosa que una barra de torsión y que trabaja como tal absorbiendo ciertas solicitaciones. Llega a torsionar hasta 9 grados bajo fuertes aceleraciones.

CAJA DE VELOCIDADES

Para las transmisiones normales el Corvair provee dos tipos distintos de cajas de velocidades; la standard de tres marchas hacia adelante y una hacia atrás (2ª y 3ª sincronizadas) y la opcional de cuatro velocidades hacia adelante todas sincronizadas y una hacia atrás. Ambas cajas tienen comando central en el piso y engranajes silenciosos.

CAJA DE 3 VELOCIDADES
Relaciones de giro:

1ª	3,50 : 1	
2ª	1,99 : 1	sincronizada
3ª	1,00 : 1	sincronizada
M. Atrás	3,97 : 1	

CAJA DE 4 VELOCIDADES
Relaciones de giro:

1ª	3,50 : 1	
2ª	2,35 : 1	sincronizada
3ª	1,44 : 1	sincronizada
4ª	1,00 : 1	sincronizada
M. Atrás	3,66 : 1	

ACOPLE TRASERO

En ambos casos es del tipo hipoidal con una relación piñóncorona de 3,27 : 1 (11/36) o de 3,55 : 1 (9/32) Opcional.

Luego las relaciones finales serán:
Caja de tres velocidades (standard)

Acople trasero 3,27 : 1		Acople trasero 3,55 : 1	
1ª	11,45 : 1	1ª	12,42 : 1
2ª	6,50 : 1	2ª	7,06 : 1
3ª	3,27 : 1	3ª	3,55 : 1
M. Atrás	12,98 : 1	M. Atrás	14,09 : 1

Caja de cuatro velocidades (opcional)

Acople trasero 3,27 : 1		Acople trasero 3,55 : 1	
1ª	11,83 : 1	1ª	12,95 : 1
2ª	7,68 : 1	2ª	8,34 : 1
3ª	4,70 : 1	3ª	5,11 : 1
4ª	3,27 : 1	4ª	3,55 : 1
M. Atrás	11,86 : 1	M. Atrás	12,99 : 1

POWERGLIDE CORVAIR

La transmisión automática Powerglide del Corvair es una derivación de la conocida Powerglide de Chevrolet con algunos cambios menores. Consiste esencialmente en un convertidor de torque que da una multiplicación de 2,6 : 1 y un juego de satélites y planetarios con dos relaciones hacia adelante: Baja (Low) 1,82 : 1 y Directa (Drive) 1,00 : 1. (Ver Parabrisas, marzo de 1961, páginas 76/80).

CARROCERIA

El Corvair tiene carrocería autoportante. La estructuración de los paneles y formas que la componen permiten por su rigidez prescindir del bastidor, con un ahorro considerable de peso. Este peso ahorrado puede calcularse a "grosso modo" alrededor del 60 % del peso del hipotético bastidor y la carrocería.

La rigidez se logra principalmente a través de la plataforma del piso, reforzada con largueros de sección cuadrada desde la trompa a la cola.

Los paneles internos de los guardabarros intervienen también en la estructura.

Como medida preventiva de corrosiones, el piso recibe un tratamiento de zinc antes del pintado antioxidante.

Los soportes de suspensiones delantero y trasero están formados por sendos travesaños de sección rectangular cerrada.

Los elementos de suspensión están fijos a los travesaños por los métodos comunes, pero los travesaños se vinculan a la carrocería a través de juntas de goma para prevenir los ruidos y las vibraciones.

SUSPENSION DELANTERA

El tren delantero del Corvair tiene suspensión independiente para cada rueda. El sistema empleado es el de trapecio deformable con los brazos superiores en "A".

El brazo inferior de cada conjunto de suspensión está constituido por una pieza única estampada cuya robustez de construcción le permiten prescindir de la forma de "A" clásica para este tipo de suspensiones.

Ambos brazos se montan en el travesaño delantero que lleva también la sujeción superior del elemento de suspensión propiamente dicho, el resorte. Dentro de este último corre el amortiguador, telescópico e hidráulico de doble acción.

SUSPENSION TRASERA

Como en el caso anterior, la suspensión de las ruedas traseras es también independiente pero con un sistema diferente.

El movimiento de las ruedas está controlado por un solo brazo en forma de "A" de acero estampado, lo suficientemente abierto como para absorber los diversos esfuerzos a que se ve sometido durante la marcha. Los brazos están fijos en el travesaño trasero, que es también el soporte superior de elástico de suspensión. Los amortiguadores son, como en el caso delantero, telescópicos hidráulicos de doble acción. *

DIRECCION

El sistema direccional del Corvair es en todos los modelos de esta marca un mecanismo de bolillas recirculantes. Entre el sinfín y la tuerca van interpuestas una serie de bolillas que tienen un circuito de retorno, haciendo de este modo una circulación continua. Las bolillas trabajan convirtiendo el roce natural de los elementos de dirección en una rodadura suave. Con esto se consigue un tacto suave en la dirección. A la salida de la caja de dirección existe un brazo corto que es el que transmite el movimiento a las ruedas, en combinación con otro igual pero libre, colocado en una posición relativa similar a la del primer brazo guiado.

FRENOS

Como elementos frenantes, el Corvair cuenta con cuatro frenos hidráulicos con campanas de fundición de hierro y zapatas flotantes autocentrantes. El freno de mano es mecánico y actúa a través de cables sobre las zapatas delanteras de las unidades traseras.

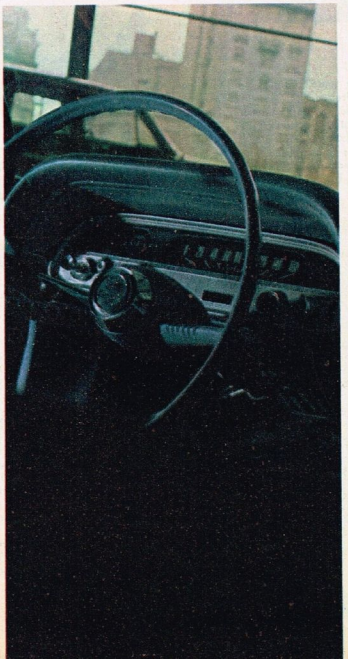
TABLA DE DETALLES

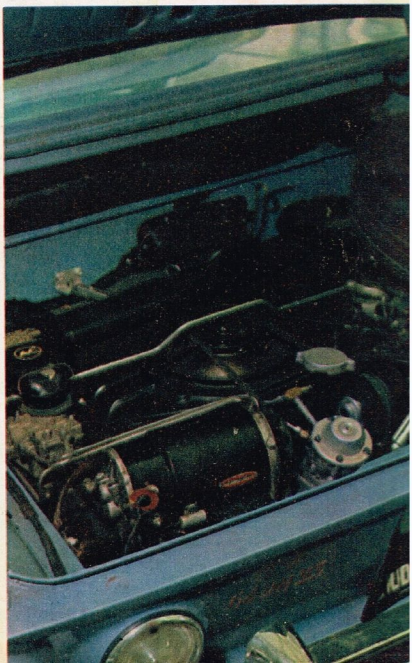
Arranque eléctrico
Arranque en la llave de contacto
Bocina doble o simple
Aro bocina en el volante
Luces en el motor
Luces en la guantera
Luces en el baúl
Apertura de las puertas delanteras
Apertura de las puertas traseras
Medidor de nafta
Medidor de presión de aceite
Medidor de temperatura de agua
Parcial de kilometraje
Amperímetro
Encendedor
Cenicero
Espacio para radio
Lavaparabrisas
Limpiaparabrisas
Calefacción
Ventilador de calefacción
Reóstato de luces del tablero
Traba de dirección
Comando de luces en el volante
Cerradura de las puertas
Cerradura del tanque de nafta
Cerradura del baúl
Cerradura de la guantera
Ventiletes de aire
Manijas de puertas
Tapizado
Alfombra
Techo
Interior de puertas
Piso del baúl
Respaldo delantero graduable
Colocación de la batería
Viseras para el sol
Ventanas

DE CARROCERIA

si
si
doble
si
no
no
si
para adelante
para adelante
tipo aguja
luz testigo
tipo aguja
no
luz de carga
si
si
si
si
electrico
si
si
si
no
no
adelante lado conductor
no
si
si
adelante
tipo botón
nylon
nylon
nylon
nylon

no
adelante
dos
tipo levadizo



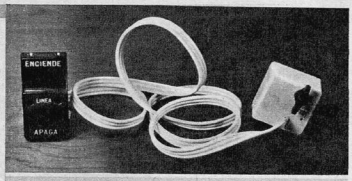


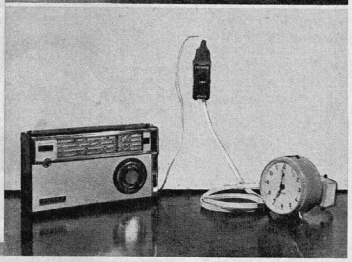
novedades desde el

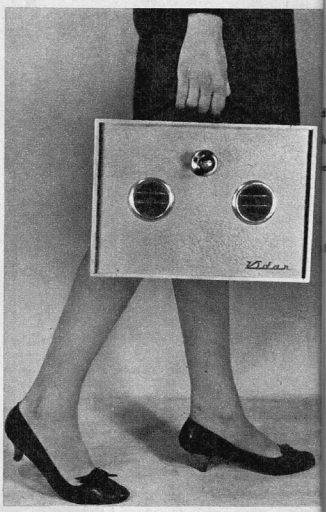
POR FRANCA T. E. 37-7808 - 37-0265

Fotos: EMILIO MELLUSO

¡Despiértese con música...! Para no llegar tarde al empleo o citas resulta utilísimo este notable invento: JHERLUX, del tamaño aproximado a una caja de fósforos. Se acopla a cualquier reloj despertador y a la hora exacta que uno desee prende-apaga radios, TV, luces de vigilancia en el hogar, vidrieras, garajes, jardines, fondos, etc., aun estando dormido o lejos de la casa. Unico en plaza. Se vende a $ 690. Distribución y ventas: J. POCCIONI, Av. Corrientes 814 - of. 3 - 35-8655.

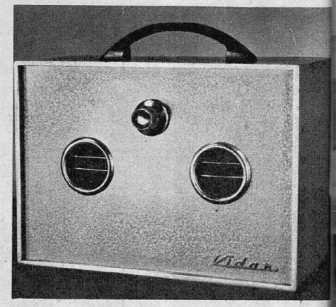






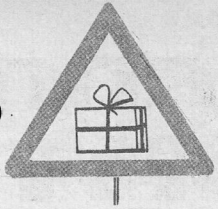
Supralock: Sella junta sintético para eliminar pérdida de nafta, aceite, gasoil o agua en cualquier conexión o junta de motor. Imprescindible en el taller. Supralock es el sello final de un buen trabajo. Es otro producto de Erpa S. A. Fabricantes de Suprabond, Mordal y Erpox. Distribuidores exclusivos ARTEFA S.R.L., Entre Ríos 1029 - T. E. 23-2466 y 26-2203.

Suprema elegancia para el verano del automovilista, con los impecables ambos realizados, con su maestría habitual, por MANEGLIA. En fibra Dupion-Air, a $ 3.900, en polyester y lana $ 5.200, y en dacron americano a $ 5.900; todos súper livianos e inarrugables. El lector los encontrará en Viamonte 970.



Para el viaje, para el hogar, he aquí un descubrimiento: el acondicionador de aire portátil VIDAR. De ínfimo consumo, un dispositivo hace de regulador de tensión. Enfría y purifica el aire sin instalación especial ni salida al exterior, ya que elimina las impurezas dentro del mismo aparato. Liviano, estético y fácil de llevar, su precio: $ 4.890. En venta en LILIANA BOUTIQUE, Gal. Versailles loc. 9, Santa Fe 958. Envíos al interior c/giro.

parabrisas

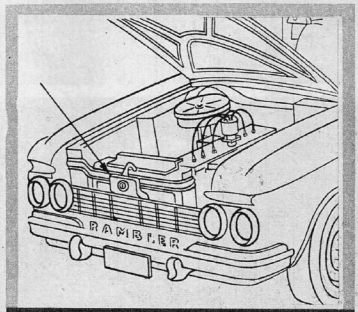


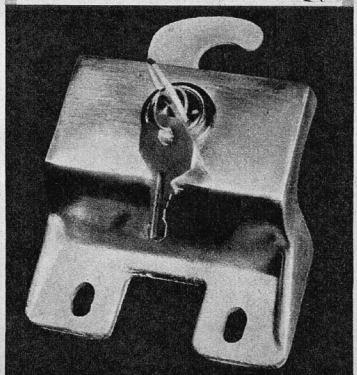
En esta página desfilarán, mes por mes, todas las novedades útiles y elegantes y originales que hacen más agradable la vida sobre ruedas.

ESPUMA INSTANTANEA EN AEROSOL PARA AFEITAR! Novísima creación de la línea de productos de tocador para hombre Ice Blue de WILLIAMS. Rica en lanolina y aceites estimulantes y con el personalísimo perfume Ice Blue. El regalo ideal para los hombres que están a la vanguardia ¡- todo!

El equipo compuesto de cajo de herramientas y surtidor MORVIN no debe faltar en ningún automóvil moderno. Son imprescindibles complementos de un viaje cómodo y sin sobresaltos, ya que se contará con la reserva de nafta necesaria y las herramientas de las que no puede prescindir el automovilista. Se presenta en diversos colores y modelos. En venta en ferrterías y estaciones de servicio, la fabrica MORVIN S.A. Ventas: Viamonte 1546 - Capital - T. E. 46-1027 y 46-9061.

Todos a pescar... y en el coche sobra lugar! Portacañas Automovilístico "LEA". Patentado, extraordinario accesorio que hará posible a nuestros lectores aficionados a la pesca, transportar sus caños sin molestia alguna (incluso las de un solo tramo). Se coloca y retira en un instante. $ 590. En DELLA ROSA Y CABALLERO, Viamonte 508 - EL FAR, Sarmiento 689 - EL PESCADOR, Talcahuano 907 - BINGO MOTONAUTICA, Av. Lib. S. Martín 3990, La Lucila - PESCALANDIA, Rivadavia 2669. De interés para nuestros amigos comerciantes: la fabrica "LEA" S. R. L., Arcos 3520, of. "A" Tel. 70-8519, Capital.

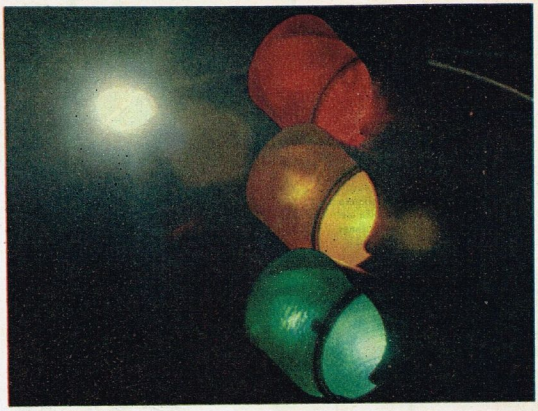


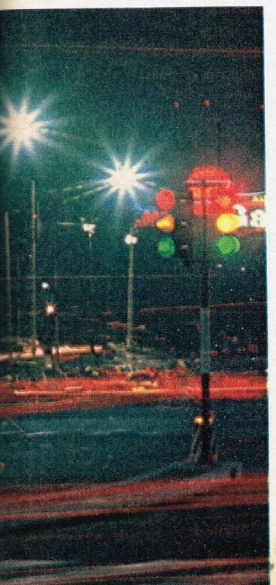


Hoy en día, la traba cierra capot se ha convertido en una necesidad para el automovilista, asegurándose así la inviolabilidad de este sector del vehículo. El que se reproduce es el cierra capot correspondiente al Rambler. Es de muy fácil colocación, no siendo necesario hacer ninguna reforma en el automóvil. Se coloca en el instante. "MYS", Moreno 254 - T. E. 755-2276.

CARROUSEL PORTEÑO

Fotografías de
JORGE AGUIRRE





El Obelisco mira azorado mientras hormigas multicolores danzan a su alrededor. El espectáculo empieza cuando Vd. llega; discusiones, frenadas, piques, imprecaciones y bocinazos. El problema del Obelisco: ¿se solucionó o se complicó?

Buenos Aires tiene un nuevo "show"; funciona veinticuatro horas por día y no se pide entrada; salvo que usted quiera subir al escenario y le cobren un paragolpes como derecho de admisión... Se trata de la ronda catonga que la Dirección de tránsito ha desencadenado alrededor de la remodelada Plaza de la República. ¿Para qué? Para que los peatones puedan cruzar con mayor seguridad, alega la Dirección; y algo debe de haber, puesto que los altomovilistas han tomado la solidaria decisión de... ir por otro lado.

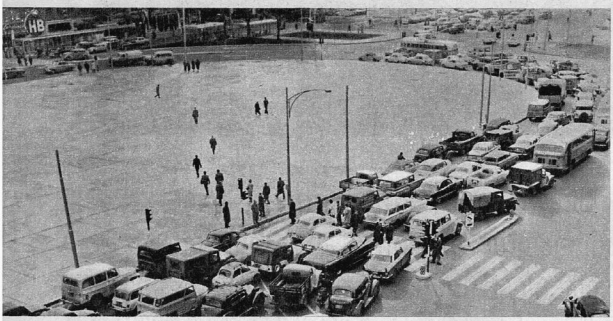
Hace años se gastaron muchos millones de pesos —de entonces— en construir la Avenida 9 de Julio, con sus posteriores prolongaciones. Hasta hace unos meses, cumplía bastante bien esa función; de la calle Belgrano a la calle Paraguay, era cosa de tres o cuatro minutos. Ahora eso se ha perdido, porque los automovilistas no somos jugadores de tatetí; además, cuando venimos con el auto no podemos pararnos en medio de la calle para estudiar la mejor forma de abordar la ruleta rusa del Obelisco.

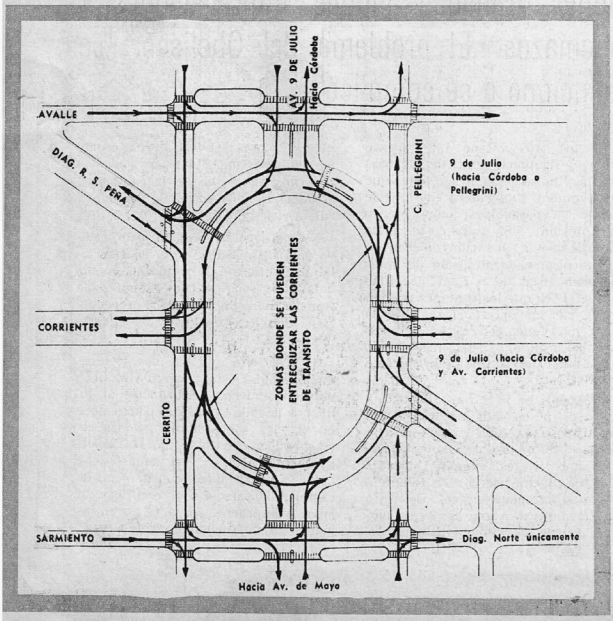
Nosotros publicamos un plano cedido por la Dirección, en el cual se dibuja el contorno de la plaza remodelada y se señalan las corrientes de tránsito admisibles según la reordenación. Conviene estudiarlo cuidadosamente.

Se observará que hay dos sectores en los cuales está permitido el libre entrecruzamiento de tránsito; si tomamos la calle Corrientes como "doce horas", las zonas libres son las correspondientes a 10 y 4 horas, respectivamente. Ahí, en esas zonas, tiene usted la oportunidad y el derecho de cambiar de parecer o de rectificar un error de "aproche" sin aterrizar en las manos de un furibundo "zorro gris".

CARROUSEL PORTEÑO

Atoramientos, bocinazos, frenadas, boletos, parece ser la primera consecuencia de la señalización del Obelisco. Y los peatones cruzan igual...





Para identificar mejor las zonas en las cuales se admite libre entrecruce, digamos que una es la que corresponde a "Los 49 Auténticos" y la otra, la del Nuevo Banco Italiano, donde hay también sobre la vereda un quiosco de revistas con escaparate de chapa.

Nosotros hemos hecho experimentos prácticos y hemos comprobado que, partiendo desde uno de los semáforos de una de las puntas, es posible hacer todo el recorrido sin detenerse, pero hay que contar con un auto que tenga mucha aceleración. De lo contrario, las luces le ganarán al auto.

Esto conduce a la reflexión de que el problema deriva en parte de la lentitud con que la gente reacciona ante el cambio de luces. Tampoco, sin embargo, la calle es una pista de carreras ni de "drags" al estilo norteamericano.

La pregunta más importante es: ¿por qué? Nos han contestado que toda esa remodelación se ha hecho para que los peatones puedan cruzar con mayor tranquilidad. ¿No se ha pagado más por el pito que lo que el pito vale?

El cruce de la rotonda del Obelisco responde a un plan integral de señalización que empezará en la Plaza de Mayo y se extenderá hasta Libertad y Avenida del Libertador, para suministrar una rápida salida del centro a la zona Norte del Gran Buenos Aires. Seguramente, cuando se haya semaforizado todo el trayecto aludido, será posible apreciar la bondad del plan en conjunto, pero mientras tanto nuestra impresión es desfavorable; nada se ha ganado con la semaforización intensiva del Obelisco, como no sea proporcionarle un material gratuito y actualizado a los dibujantes y guionistas que se dedican al humorismo como profesión...

Ahora se están atorando las calles laterales, y las paralelas a la Avenida 9 de Julio. Esto se debe a que la gente prefiere no meterse en el cruce fatídico si es que puede evitarlo.

En realidad no es difícil, pero una cosa es verlo en el plano y otra, encarar el laberinto desde abajo... con la perspectiva del uniformado Minotauro de la Dirección, silbatina y libreta de boletas en acecho.

Honestamente, no podemos decir que el tránsito se ha mejorado ni que la remodelación aludida haya cumplido —hasta ahora, al menos— una valedera función urbanístico-social. Ayudar al peatón está bien, pero no creemos que sea del caso hacerlo con el excluyente criterio seguido en esta instancia. ¿NO existe un túnel? ¿No pueden los peatones cruzarse por las prolongaciones ideales de Sarmiento o Lavalle? *

EL CAMION QUE MAS CAMINA!

LAS PRUEBAS LO DEMOSTRARON: CAMINA MUCHO Y MUY BIEN!

Y no se trata de pruebas especiales en condiciones que raramente se producirían en la práctica. Son las pruebas reales, sobre el camino, sobre toda clase de terreno, realizadas día a día por centenares de camioneros de todo el país.
Si quiere conocer a fondo estas pruebas, pregunte a los camioneros mismos; le dirán que el DE SOTO marcha al "pelo".

ALGUNAS RAZONES QUE VIENEN AL CASO...

- Motor 6 en línea, a nafta, de 125 HP. y 4,11 litros de cilindrada.
- Cigüeñal balanceado.
- Chasis resistente; largueros y travesaños en "U" con refuerzos en "L".
- Cabina hermética a los ruidos, factores climáticos, vibraciones, etc.
- Sólida suspensión.

Producido por

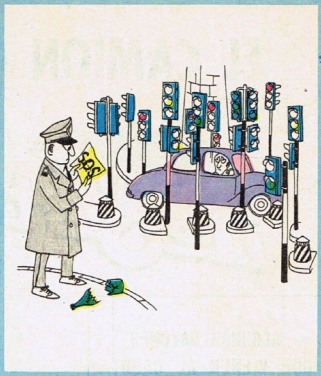
FÈVRE Y BASSET LTDA. S.A.

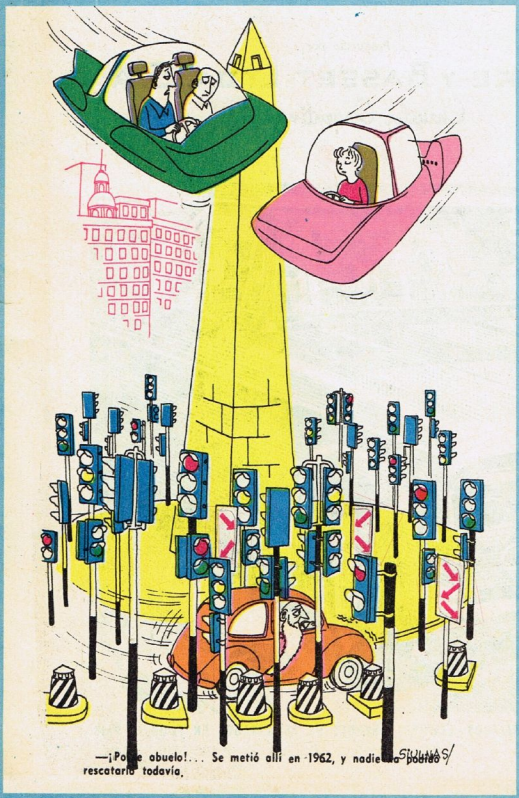
Chrysler Argentina, S.A.

DISTRIBUIDO POR SU RED DE CONCESIONARIOS AUTORIZADOS - SERVICE Y REPUESTOS ASEGURADOS EN TODO EL PAIS.

LAS LUCES MALAS DEL CENTRO...

por SIULNAS





—¡Pobre abuelo!... Se metió allí en 1962, y nadie ha podido rescatarlo todavía.

—¡Te dije que esos pilones no bastaban!... El maldito logró pasar.

Conózcalo
andando!

LINO PALACIO y CIA.

Una nueva SENSACION en automóviles

El automó

Las cualidades que Ud. siempre buscó en un automóvil las encontrará en el RAMBLER CROSS COUNTRY! Usted hallará el "quid" de la comodidad en este compacto, cuyo nuevo sentido de confort lo ha llevado a figurar en la primera plana de la industria automotriz. ¡Mayor despeje del suelo!... ¡Trocha más amplia!... ¡Práctica puerta trasera!... ¡Poderoso motor Rambler 6! Siéntese en el RAMBLER CROSS COUNTRY y sienta potencia y confort de arriba a abajo. ¡Aproveche el mes de demostración de manejo y conózcalo andando!

RAMBLER y sólo RAMB

automóvil que lo tiene TODO

ue Ud. siempre buscó en un
contrará en el RAMBLER
RY! Usted hallará el "quid"
en este compacto, cuyo nue-
nfort lo ha llevado a figurar
na de la industria automo-
peje del suelo!... ¡Trocha
Práctica puerta trasera!...
Rambler 6! Siéntese en el
OSS COUNTRY y sienta
de arriba a abajo. ¡Apro-
demostración de manejo y
o!

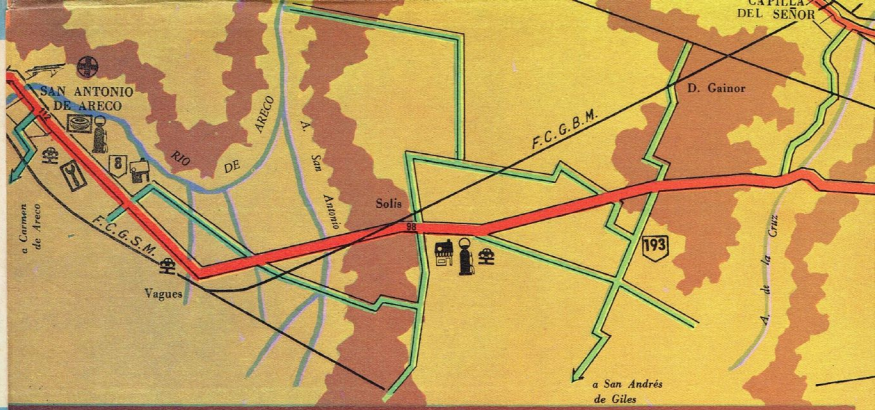
Mes de demostración de manejo

CROSS COUNTRY

Rambler

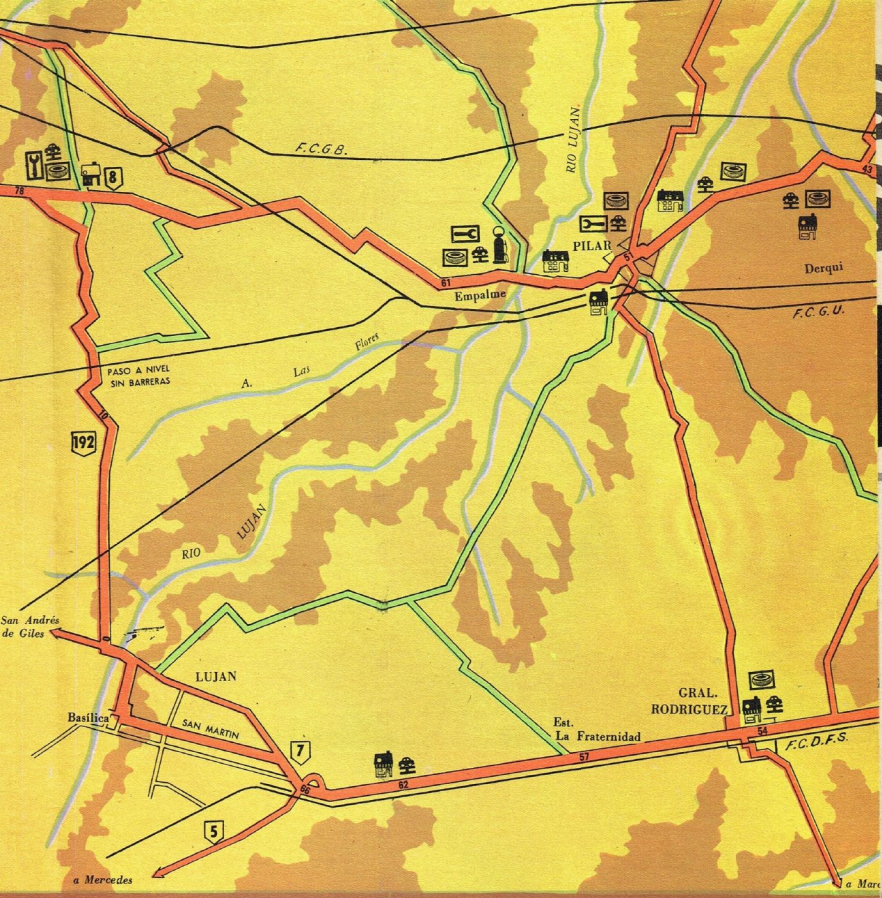
ES UN PRODUCTO DE INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

R y sólo RAMBLER le ofrece más coche por menos precio



CIUDAD DE BUENOS AIRES

Principales Avenidas y Calles de Salida a las Rutas Nacionales



BUENOS AIRES - LUJAN - SAN ANTONIO DE ARECO

PARABRISAS Nº 25 **MAPA Nº 22**

COPYRIGH EDITORIAL ABRIL

REFERENCIAS

- Caminos pavimentados
- Caminos de tierra
- Servicios Médicos
- Estaciones de servicio
- Gomerías
- Surtidores de nafta
- Talleres Mecánicos
- Bares y Restaurantes
- Hosterías
- Hoteles

CARTOGRAFIA
F. L. PIRITORE

MERCADO DE LOS AUTOMOVILES

El mercado de automotores usados se mueve lenta y pesadamente. En los primeros días del mes se notó cierta tendencia bajista, como consecuencia de los nuevos planes de ventas financiadas en unidades 0 km. La misma no llegó a concretarse, debido al aumento de precios oficiales en los citados y el alza que se vislumbra en otras marcas. Como en el mes anterior, los usados "chicos" siguen teniendo mayor demanda que los "grandes". Reiteramos que estos precios se refieren a operaciones reales y no a promedios.

Octubre de 1962

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
AUSTIN			
8 HP.	1947	100.000-120.000	
10 HP.	1947	130.000	
12 HP.	1947	130.000	
10 HP.	1949	145.000	
AUTOAR			
Sedan	1959	170.000-190.000	
Rural	1959	200.000-220.000	180.000
Rural	1960	200.000	
BERGANTIN			
	1960	290.000-300.000	
	1961	320.000-330.000	
BORGWARD			
Isabella	1956	310.000-320.000-340.000	
Isabella	1957	330.000	320.00
Isabella	1958	350.000-375.000	
Isabella	1959	400.000	
Isabella	1960	450.000	440.000
Isabella	1961	480.000-490.000	490.000
BUICK			
4 puertas	1940	120.000-150.000	
Coupé sedan	1940	135.000	
4 puertas	1941	180.000	
Coupé sedan	1941	200.000	
Super	1946	190.000-220.000	
4 puertas	1947	220.000	
Coupé convertible	1947	180.000	
Coupé convertible	1948	240.000	
4 puertas	1949	270.000-290.000	
4 puertas	1952	320.000	
4 puertas	1955	470.000-490.000	
Super	1957	640.000	
Electra	1959	890.000	
CADILLAC			
Coupé sedan	1940	130.000	
4 puertas	1940	150.000	
4 puertas	1942	170.000-190.000	
Coupé sedan	1948	260.000	
4 puertas	1950	340.000	350.000
4 puertas	1951	350.000-360.000	
Coupé convertible	1954	480.000	
Coupé sedan	1957	750.000-780.000	
Fleetwood	1958	810.000	
Coupé De Ville	1959	950.000	
Coupé convertible	1960	1.100.000	
CITROEN			
11 ligero	1940	90.000-100.000	
11 ligero	1947	150.000	140.000

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
2 CV	1958	170.000	
2 CV	1960	210.000	180.000
2 CV	1961	230.000-240.000	
CHEVROLET			
Coupé sedan	1940	180.000	
4 puertas	1940	190.000-210.000	230.000
Coupé sedan	1941	180.000-200.000	
4 puertas	1941	220.000	210.000
4 puertas	1942	220.000	
Coupé sedan	1946	270.000-320.000	
4 puertas	1946	240.000-270.000-280.000	285.000
			295.000
Rural	1946	300.000	
4 puertas	1947	270.000-300.000	
Fleetline	1947	300.000-340.000	350.000
4 puertas	1948	280.000-310.000	
Coupé sedan	1950		320.000
4 puertas	1950	330.000	
Coupé sedan	1951	460.000	
4 puertas	1951	380.000-410.000	
4 puertas	1953	430.000	410.000
Coupé sedan	1954	460.000	
4 puertas	1954	450.000-470.000	
Bel Air 4 p.	1956	560.000	
4 puertas	1957	580.000	
Impala	1958	730.000-780.000	
Bel Air	1959	860.000	
Impala	1960	980.000-1.100.000	
Impala	1961	1.300.000	
CHRYSLER			
2 puertas	1940	130.000	
4 puertas	1940	140.000	
Coupé sedan	1946	185.000	
4 puertas	1946	180.000	175.000
4 puertas	1947	210.000-230.000	
4 puertas	1949	250.000	
Coupé sedan	1951	330.000	
4 puertas	1951	300.000	
CISITALIA			
Sedan motor Abarth 850 cc.	1962	430.000	
DE CARLO			
600	1959	160.000	
700	1960	190.000-210.000	200.000
700	1961	210.000-230.000	
DE SOTO			
4 puertas	1940	160.000	
4 puertas	1942	180.000	
4 puertas	1946	210.000-220.000	195.000

precios de autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1947	200.000-230.000	
Sportman	1951	330.000-340.000	
4 puertas	1951	340.000-360.000	
4 puertas	1954	420.000	
4 puertas	1958	650.000	
D.K.W.			
2 puertas	1940	75.000- 90.000	
4 puertas	1947	170.000	
Coupé sedan	1956	260.000	
4 puertas	1956	230.000	
4 puertas	1957	260.000	
4 puertas	1960	330.000	
DITELLA			
1500	1960	330.000	
1500	1961	370.000	
1500	1962	460.000	
DODGE			
4 puertas	1940	150.000-180.000	
4 puertas	1941	190.000	
4 puertas	1946	210.000	
2 puertas	1947	220.000	
4 puertas	1947	250.000-270.000	
4 puertas	1951	290.000-320.000	
4 puertas	1957	560.000-620.000	
ESTANCIERA			
Willys	1951	180.000	
Ika	1957	180.000-220.000-230.000	220.000
Ika	1959	240.000-260.000	240.000
Ika	1960	260.000-280.000	
Ika	1961	300.000	
FIAT			
Topolino	1940	80.000-110.000	
Topolino	1947	120.000	
1100	1947	150.000-160.000	
1400	1951	190.000	
Multipla	1954	200.000	
1400	1954	180.000	
1400	1955	220.000	
1900	1955	250.000	
1100	1956	260.000	
600	1958	170.000	
1100	1958	250.000-280.000	300.000
1200	1958	310.000	
2100	1960	550.000	
600	1960	215.000-230.000	
1200 Rural	1960	480.000	
600	1961	240.000-260.000	
1100	1961	360.000-375.000	
FLYNG STANDARD			
2 puertas	1947	100.000	
4 puertas	1947	110.000-130.000	
FORD			
Baby	1940	85.000	
2 puertas	1940	175.000-190.000	
4 puertas	1940	190.000-210.000	
Coupé sedan	1941	250.000	
4 puertas	1941	200.000-230.000-240.000	
4 puertas	1942	250.000	
Baby	1946	100.000-130.000	
2 puertas	1946	250.000	
4 puertas	1946	270.000-280.000	
Rural	1946	260.000	
Baby	1947	130.000	
Coupé sedan	1947	280.000-330.000	
2 puertas	1947	240.000	
4 puertas	1947	260.000-280.000-300.000	
Rural	1947	220.000	
4 puertas	1948	300.000	
4 puertas	1950	270.000	340.000
4 puertas	1951	290.000-310.000	280.000
Coupé sedan	1953	460.000	
4 puertas	1953	380.000-410.000	
4 puertas	1954	390.000-400.000	
Coupé sedan	1955	450.000	
4 puertas	1955	430.000-470.000	
Prefect	1956	250.000-260.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1956	480.000-550.000	
Fairlane 6 c.	1957	600.000-620.000	
Fairlane V8	1957	650.000	
Courrier 6 c.	1958	430.000	
Courrier V8	1958	500.000	
Courrier V 8	1959	590.000	
Courrier 6 c.	1959	520.000	
Galaxie 6 c.	1961	950.000-1.000.000	
Galaxie V8	1961	1.150.000	
GRACIELA			
2 puertas	1957	130.000-160.000	
2 puertas	1958	165.000	
HANSA			
1100	1960	280.000	
1100	1961	340.000	
1100 Rural	1961	350.000	
HEINKEL			
microcoupé	1959	80.000	
microcoupé	1960	90.000-110.000	
HENRY J			
	1951	150.000-160.000	
HILLMAN			
4 p. 4 cil.	1947	120.000	
4 p. 4 cil.	1954	200.000	
HUDSON			
2 puertas	1940	110.000	100.000
4 puertas	1946	140.000	
Coupé sedan	1947	160.000	
4 puertas	1947	150.000	
HUMBER			
4 puertas	1947	100.000	
4 puertas	1950	150.000	
ISARD			
300	1958	100.000	105.000
700	1960	170.000-180.000	
ISETTA			
300	1958	80.000	
300	1959	90.000-110.000	
JAGUAR			
Mark 8	1951	200.000	
JAVELIN			
2 puertas	1951	130.000-150.000	
JEEP			
Willys	1946	130.000	
Ika	1958	150.000-180.000	
Ika	1959	175.000-210.000	190.000
Ika	1960	220.000	210.000
KAISER			
Manhattan	1955	210.000-230.000	
Carabela	1958	290.000-310.000	
Carabela	1959	320.000-340.000	
Carabela	1960	380.000-410.000	
Carabela	1961	420.000	
LINCOLN			
Coupé sedan 12V	1940	130.000	
4 puertas	1942	150.000	
4 puertas	1947	180.000	
4 puertas	1949	190.000	
4 puertas	1951	330.000	

precios de autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
MERCEDES BENZ			
4 puertas	1940	150.000	
4 puertas	1951	180.000	
170	1953	270.000	
170 Rural	1953	250.000	
220	1953	340.000	
170 Rural	1954	240.000	
180	1954	350.000	
300	1954	350.000-370.000	
170 Rural	1955	310.000	
180	1957	480.000-510.000	
220 S	1960	1.300.000	
220 S	1961	1.400.000	
MERCURY			
Coupé sedan	1940	200.000	
4 puertas	1940	220.000	170.000
4 puertas	1941	250.000	
4 puertas	1946	270.000	
Coupé sedan	1947	360.000	
4 puertas	1947	290.000	
Coupé sedan	1948	300.000	
4 puertas	1950	300.000-350.000	
Montclair	1960	900.000	
M.G.			
2 puertas	1940	100.000-110.000	
2 puertas	1947	140.000	
MORRIS			
8 HP.	1947	120.000	125.000
10 HP.	1947	135.000-150.000	
NASH			
4 puertas	1940	120.000	
4 puertas	1948	150.000	
N.S.U.			
Prinz	1960	190.000-200.000	
Prinz	1961	200.000-220.000	
OLDSMOBILE			
4 puertas	1941	130.000-140.000	
4 puertas	1947	180.000-210.000	
4 puertas	1951	270.000	
4 puertas	1953	390.000	
4 puertas	1954	440.000-500.000	
88 Coupé	1956	550.000	
88 Super 4 p.	1957	730.000	680.000
98 Holiday	1959	930.000	
88 Super	1960	1.000.000	1.050.000
OPEL			
Kapitan	1940	120.000	
Reckord	1956	270.000-290.000	255.000
Rural	1957	310.000	
Reckord	1958	350.000	
Rural	1959	390.000	
Reckord	1959	400.000	
Rural	1960	440.000-470.000	
Reckord	1960	460.000	
PACKARD			
4 puertas	1940	110.000	
4 puertas	1942	130.000-140.000	
4 puertas	1948	200.000	
4 puertas (7 as)	1949	260.000	
PANHARD			
	1956	260.000	
PEUGEOT			
203	1951	130.000	
403	1956	320.000	
403	1957	350.000	
403	1958	390.000-400.000	
403	1959	420.000	
403	1960	400.000-430.000	
403	1961	490.000-500.000	
403	1962	530.000	
PLYMOUTH			
4 puertas	1940	130.000-160.000	
4 puertas	1941	170.000	
4 puertas	1942	230.000-260.000	240.000
4 puertas	1947	280.000	
4 puertas	1948	270.000	
4 puertas	1951	300.000-320.000	
PONTIAC			
4 puertas	1946	210.000	
Fleetline	1947	280.000	
4 puertas	1947	240.000	240.000
4 puertas	1951	300.000	
4 puertas	1952	320.000	
4 puertas	1954	450.000	
4 puertas	1957	710.000	
Catalina V8	1959	900.000	
RENAULT			
4 puertas	1947	120.000	
4 puertas	1951	145.000	
Dauphine	1960	210.000-230.000	
Dauphine	1961	250.000-280.000	
Dauphine	1962	290.000	
RILEY			
4 puertas	1947	130.000	
SIMCA			
4 puertas	1955	200.000	
Rural	1955	190.000	
Rural	1956	270.000	
Aronde	1958	260.000	
SINGER			
4 puertas	1951	140.000	
4 puertas	1959	300.000	
STUDEBAKER			
4 puertas	1940	120.000	
4 puertas	1941	150.000	
4 puertas	1947	170.000-220.000	
2 puertas	1953	280.000-300.000	
TAUNUS			
15 M.	1956	260.000-290.000	
17 M.	1958	360.000-390.000	
17 M.	1960	470.000-480.000-500.000	
17 M.	1961	590.000	
VANGUARD			
2 puertas	1952	160.000-190.000	
VAUXHALL			
	1940	120.000	
4 puertas	1947	130.000	
Velox	1950	150.000	
Cresta	1956		270.000
Victor	1958	360.000-380.000	
VOLKSWAGEN			
Export	1951	210.000-220.000	
Export	1952	230.000	
Export	1956	260.000	
Export	1958	310.000	
Export	1960	420.000	
Export	1961	470.000	
1500	1962	630.000	
WILLYS			
Coupé sedan	1942	100.000	
4 puertas	1947	120.000	

¡para todo 1963...

para todos los automovilistas!

anuario de PARABRISAS

126 páginas dedicadas a las novedades del mundo automotriz, en un despliegue extraordinario de informaciones, fotos y comentarios!

Los automóviles de 1963, presentados en los recientes salones internacionales de Paris, Londres y Turín.

Los automoviles argentinos.

Planillas de características técnicas de los nuevos autos de todo el mundo.

¡32 páginas extras en magníficos colores!...

Gran nota sobre Mar del Plata, con mapa de ruta desplegable, plano del centro de la ciudad y sus principales atracciones para automovilistas.

ROAD TEST DEL "RAMBLER"

El 20 de diciembre aparece el

anuario de PARABRISAS

¡es una verdadera guía automovilística!

TURISMO AUTOMOVILISTICO A BRASIL

UNA GESTION DE PARABRISAS

MUCHOS automovilistas argentinos tendrían interés en conocer los paisajes brasileños, recorrer sus rutas y ampliar de ese modo sus posibilidades turísticas. Sin embargo, la disposición de las autoridades del país hermano, que exigen entregar en garantía una suma equivalente al 150 % del valor comercial del automóvil que cruce la frontera, torna prohibitiva la cuestión para la gran mayoría.

PARABRISAS comprende perfectamente el motivo de la medida brasileña, que es el de desalentar toda tentativa de introducir ilegalmente coches en Brasil. Pero analizando la cuestión ha llegado a comprobar que la medida es en gran parte injustificada. En efecto, el valor de buen número de coches argentinos y el de los coches usados hasta determinados años, hace ilusoria toda tentativa fraudulenta. Está claro que nadie comprará en Brasil un coche introducido ilegalmente cuando, además de los riesgos de la operación debe pagar por un auto mucho más de lo que tendría que pagar por uno igual o similar correctamente adquirido.

El director de PARABRISAS, señor César Civita, se ha presentado al embajador de Brasil, D. A. Boulitreau Fragoso, exponiendo el problema, presentando la sugerencia de que se elimine el recargo para los coches que razonablemente no tengan posibilidad de venderse en Brasil con infracción de las disposiciones aduaneras. La presentación ha sido deferentemente recibida y es posible que la actual reglamentación sea modificada. Esperamos poder dar muy pronto la buena noticia a nuestros lectores. Habrá entonces un panorama más amplio para los automovilistas argentinos que quieran ensayar la hermosa y accesible aventura de un cruce de la frontera hacia los paisajes brasileños. *

bien bien bien bien bien bien bien bien bien bien bien bien

cortes, bien

Los ambos, trajes, sacos sports y pantalones de **la avispa sport** están cortados como a Ud. le gusta vestir.

telas, bien

Los gustos y las calidades de **la avispa sport** están elegidos por Ud.; su gusto personal es el que decide nuestras compras.

precios, bien en precio

- y todo eso a los precios que Ud. busca y que sólo encuentra en **la avispa sport**

Ahora, ambos de media estación, en finísimas telas tropicales, lana con Polyester y lana con Terylene y "Purlan" tipo alpaca. Notable resistencia a las arrugas. Indeformables a la acción de las lluvias. Se planchan en contadas oportunidades. Larga duración.

...y como siempre nuestro gran surtido clásico en poplines, linos y fibranas.

La gente que sabe vestir a la gente que sabe vestir

la avispa sport

cicero 335

Se aceptan títulos del Empréstito de Recuperación Nacional 9 de Julio

venta:

Centro: Santa Fe 1257 - Arenales 1439 **Belgrano:** Echeverría 2450 - **Flores Norte:** Gaona 2687 y Boyacá - **Palermo:** Canning 2552 y Santa Fe - **Martínez:** Arenales 1964 - **La Plata:** Calle 7 Nº 725 - **Mar del Plata:** Santa Fe esq. Rivadavia. Galería Peláez.

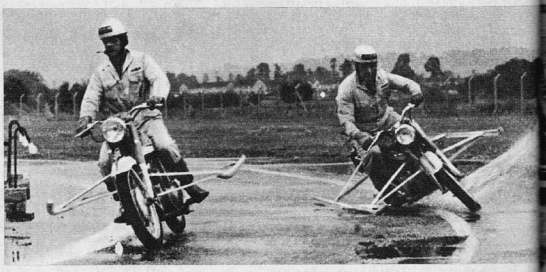
bien bien bien bien bien bien bien bien bien bien bien bien

noticiero

¿SE ACUERDAN USTEDES DE LA MER-cedes-Benz 300SL, con las famosas puertas "ala de gaviota"? El detalle de estilización quedó grabado en la mente de muchos diseñadores, que con sus puertas a lo 300SL modifié, han salpicado los Salones Internacionales de los últimos años. En el Salón Internacional de Nueva York se vio este "coche de sueño": Ford Cougar 406, con motor de 6.500 c.c. y accionamiento eléctrico para entrar y salir del auto. Si hay batería...

NO ES UNA CARRERA DE SPEEDWAY para novicios, sino una prueba especial que hizo efectuar la empresa británica Avon, fabricante de cubiertas para automotores de todo tipo. Han perfeccionado un nuevo tipo de composición de caucho que asegura máxima adherencia en lluvia. Estos expertos motociclistas dieron continuas vueltas en una pista de pruebas; la moto de adentro, con cubiertas antipatinamiento, no se inclinaba, la otra (cubiertas comunes) derrapaba.

NO DECIMOS NADA NUEVO SI ASE-guramos que las cosas más raras del mundo se ven en los Estados Unidos de Norteamérica, especialmente en lo que se refiere a automóviles. Dos hermanos de North Plains, Estado de Oregón, no encontraron mejor ocupación que serruchar varios Studebaker y convertirlos en una especie de oruga mecánica. Pasaremos por alto la mención de cuánto costaría este chiste en nuestro país, al precio de los coches...



MUNDIAL

USTED PODRIA DECIR A SU CHICO que si no come la sopa, va a venir el Blue Bird. El coche de récords más reciente de la famosa serie de los Pájaros Azules, pronto va a probar suerte otra vez. Recientemente hizo una exhibición en el circuito de Goodwood, donde limitaron la velocidad a solamente 150 kilómetros por hora, aplicando constantemente los frenos. Está calculado para andar a 800... Está equipado con un motor de aviación, marca Bristol Proteus, acoplado a las cuatro ruedas mediante engranajes y dos diferenciales.

MAS DE SETENTA Y CINCO MILLO-nes de autovehículos en Estados Unidos, exigen medidas drásticas para que la hipermotorización no ahogue al país. Aquí vemos un aspecto del "freeway" —vía libre— de San Bernardino, en Los Angeles, en el cual los coches corren a cien kilómetros por hora, casi paragolpe a paragolpe. Si bien nosotros no podemos pretender cosas así por mucho tiempo, es como para soñar un poco... ¿no? Por el momento debemos contentarnos con que las autoridades trabajen para descongestionar los accesos a nuestras grandes ciudades...

BONNEVILLE, EE.UU. Un SAAB de solamente 850 c.c. estableció un nuevo récord de velocidad en la categoría hasta 1300 c.c., superando con 157,9 km/h. el récord anterior de 122,36 km/h. que obraba en poder de un Volkswagen. Se trata de un récord nacional estadounidense.

LONDRES, INGLATERRA. La firma Laycock-De Normanville, fabricante de sistemas de "overdrive" para la mayoría de los coches europeos, ha patentado recientemente un dispositivo de este tipo, para coches muy pequeños —de menos de 600 c.c.—. El mecanismo va colocado entre la caja y el motor, y su espesor es de solamente 7,5 cm.

DETROIT, EE.UU. ¿Cuándo llegarán los "compactos" a copar el 50 % del mercado norteamericano? Esa es la pregunta que desde hace tiempo vienen haciéndose los observadores de la industria del Norte; y la respuesta es "1963", según Roy Abernethy, presidente de American Motors Corporation, quien recientemente desestimó los rumores o los comentarios que sugerían que el público comprador estadounidense estaba abandonando un poco su preferencia por los "compactos".

LONDRES, INGLATERRA No tenemos detalles mayores, pero en ésa se ha presentado recientemente un novedoso automóvil sin caja de velocidades, embrague ni transmisión automática del tipo hidrocinético convencional. Un solo pedal gobierna la marcha hacia adelante y hacia atrás; para lo último se aprieta el pedal con el talón. Aparentemente, el coche tiene una serie de circuitos hidráulicos, uno por rueda, ya que la escueta información, citando los circuitos, dice que "el motor puede ser instalado donde al proyectista le convenga...'"

CHICAGO, EE.UU. En un acto celebrado durante la realización de la Feria Internacional de esta ciudad, el señor Keith Masurek, gerente general de Chrysler Corporation, recibió, de manos de Luther B. Hodges, Secretario de Comercio de los EE.UU., el "Premio Kennedy" otorgado a la firma que lograra el mayor beneficio al comercio exportador de los Estados Unidos. En 1961, la Chrysler duplicó el volumen de exportación de vehículos de 1959, a la vez que ha logrado importantes realizaciones en Latinoamérica con unidades Valiant, Dodge, Fargo y De Soto.

MANCHESTER, INGLATERRA. Ante periodistas de todo el mundo se exhibió en ésta un vehículo de sustentación neumática, de marca "Hovercraft", que se desplaza por el aire a 20 centímetros del suelo o del agua, pudiendo así transitar donde no hay caminos asfaltados y circular a despecho de mares bravos.

ROUEN, FRANCIA. El Código de Tránsito francés determina severas penas para automovilistas que huyan después de un accidente en el que hayan intervenido. No obstante, una reciente jurisprudencia sentó que no existía delito en el caso de un automovilista que tuvo un grave accidente y, presa de una crisis de nervios, huyó a campo traviesa, pero dejando su vehículo en el lugar del hecho (evidentemente, esta circunstancia invalida cualquier sospecha de que haya escapado para evitar su posterior identificación).

SPORTSMAN

"es aquél que no solamente ha vigorizado "sus músculos y desarrollado su resistencia "por el ejercicio de algún gran deporte, sino "que, en la práctica de ese ejercicio, ha "aprendido a reprimir su cólera, a ser tole-"rante con su compañero, a no aprovecharse "de una vil ventaja, a sentir profundamente "como una deshonra la mera sospecha de "una trampa y a llevar con altura un sem-"blante alegre bajo el desencanto de un revés"

(DE "PUNCH" AÑO 1850)

... Y LOS DEPORTISTAS MODERNOS, ADEMAS, USAN SWEATERS

Ban-Lon®

Sweater Ban-Lon escote en V, la prenda práctica por excelencia.

®MARCA REGISTRADA
Ban-Lon es marca registrada que identifica prendas, telas y artículos fabricados de acuerdo a especificaciones y standards de calidad prescriptos y controlados por Joseph Bancroft & Sons Co. de EE. UU. y supervisados en nuestro país por

BANCROFT - BRILLOTEX ARGENTINA
S.A.C. e I. (en formación)
Esmeralda 337 - T. E. 46-0626 - Bs. As.

Unicamente esta etiqueta amarilla numerada garantiza CONTRALOR DE CALIDAD Y CERTIFICA PERFECCION. Exíjala siempre con cada artículo **Ban-Lon.**

INFORMATIVO DE REGULARIDAD

GOYENSE

Una buena noticia para todos los regularistas del país. En Goya (Corrientes) un grupo de automovilistas que desde hace varios años corren regularidad, han resuelto fundar el Club de Regularidad de Goya.

Los Clubes o aficionados interesados en vincularse con la flamante entidad podrán dirigirse por carta o personalmente a su secretario, señor Alfredo Bidart Rivera, calle Alvear 667 de la ciudad de Goya.

DISTRIBUCION DE PREMIOS

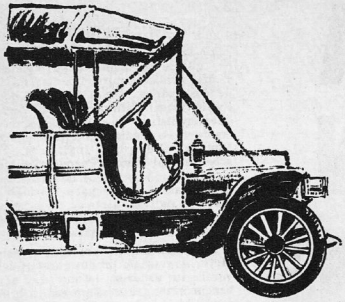
Ha llegado a nuestra redacción la impresión desfavorable que causa a los participantes en pruebas de regularidad la no equitativa distribución de premios que disponen en algunos casos las instituciones que patrocinan pruebas de regularidad. En ocasión de la prueba "1er. Gran Premio Buenos Aires-Bariloche", patrocinada por la Agrupación de Amigos de Bariloche y fiscalizada por el CAR, pudimos observar la casi exagerada y valiosa cantidad de premios entregada a los primeros y segundos puestos, mientras que a los inmediatos, y a pesar de que los trofeos recibidos no perdieron el valor simbólico que ellos representaban, fueron desproporcionados.

En la reciente prueba organizada por el Club de Tres Arroyos, ocurrió algo a la inversa. Por haber dispuesto la entidad mencionada distribuir premios por separado para las dos categorías intervinientes (2ª y 3ª) resultó que el 5º puesto en la segunda categoría no obtuvo premio alguno por haber 9 inscriptos y asignarse como de costumbre 1 premio cada 3 inscriptos. En cambio, en la 3ª categoría, y posiblemente por una falta de previsión al aceptarse diversas donaciones, obtuvieran distintos y valiosos premios participantes hasta bien avanzada la lista.

Es aconsejable, para evitar futuras disconformidades, que la entidad patrocinante solicite el consejo técnico de la entidd que fiscalice la prueza, para que sobre la base de sus sugerencias se adopte la mejor forma de repartir equitativamente los premios.

REGULARIDAD SAN CLEMENTE

Entre los días 24 y 25 de noviembre próximo se correrá una interesante prueba de regularidad en el circuito Buenos Aires-San Clemente del Tuyú. Nos informan que habrá hotelería paga para un buen número de inscriptos. Organiza la Sociedad de San Clemente del Tuyú y fiscaliza el CAR. Podrán intervenir corredores de 1ª, 2ª y 3ª categoría Las inscripciones, en la entidad patrocinante o en el Club Argentino de Regularidad, Cangallo 1133 de esta Capital, en el horario de 19 a 22 horas. *



SIEMPRE HAY UNA BUJIA

AUTOLITE®

PARA CADA MODELO

FABRICADOS EN ARGENTINA POR: **PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S. A.**

BAJO LICENCIA FORD MOTOR COMPANY

AQUI ESTA EL CAMION BEDFORD

Con opción a gas-oil o nafta, viene este camión que surca ya las rutas argentinas en número cada vez mayor.

CAMIONES BEDFORD

La amplia y variada línea de camiones que se agrupan bajo el nombre de Bedford, es el resultado de la feliz unión de dos estilos, o mejor dicho, de dos concepciones distintas de la mecánica automovilística, que llegaron a complementarse armónicamente. En 1926 la Vauxhall-Bedford, de Inglaterra, se une a la General Motors Corporación, de los Estados Unidos; dos de las técnicas más avanzadas se unían para producir una máquina de transporte de carga robusta, fácil de manejar, adaptable a diversos terrenos y a distintas necesidades.

Traídos a nuestro país por la General Motor Argentina, pronto gozaron del favor de los usuarios, lo que llevó al convencimiento a esta empresa sobre las conveniencias de su producción entre nosotros. Así, en 1959 comenzaron a salir de las líneas de producción las primeras unidades producidas en el país.

PARABRISAS, continuando con sus grandes presentaciones, ofrece a sus lectores una amplia nota técnica sobre los diferentes modelos Bedford que se fabrican en la Argentina, y que se usan incluso para la fabricación de ómnibus y colectivos.

LA SERIE BEDFORD

La serie de modelos Bedford incluye vehículos que permiten las siguientes opciones: Con motores diesel o a nafta, de 4.927 cm³; con cajas de velocidades de cuatro marchas standard o cuatro de relaciones cercanas; con eje trasero de alta y baja, y con alternativas tanto en suspensión como en eje trasero.

Comprende seis modelos, basados todos ellos en el motor de seis cilindros y de casi cinco litros.

Los modelos designados J3 tienen un peso máximo de 6.800 kg bruto y una distancia entre ejes de 4.10; los J4: 8.165 kg y 4.24 mts; los J6S: 10.433 kg y 3,94 mts.: y J6L de 10.433 kls y 4.55 m., todos de control normal.

En cuanto a chasis, cabina y carrocería, se ofrecen las siguientes opciones: Unidad de tracción para vehículos articulados, chasis solamente, con cabina; camión de barandas volcables; extralargos; largos; Pick-up; camión plataforma; corto; furgón cerrado y chasis solamente completo, con torpedo.

EL MOTOR BEDFORD

Mejor dicho los motores Bedford, ya que los hay a nafta y diesel. El primero consta de seis cilindros, 4 tiempos, 133 HP. 4.927 cm³ de cilindrada; con una relación de compresión 6,6 a 1 y para motor elevado: 36,9 kg/m a 1.200 RPM, alcanzando su mejor rendimiento a bajas revoluciones; los cilindros tienen una carrera de 107,95 mm y un diámetro de 98,42 mm.

El motor diesel tiene también 6 cilindros de 4 tiempos, 4.927 cm³; inyección directa por inyectores de orificios múltiples. Tiene una cámara de combustión de tipo toroidal formada en la corona de los pistones. La relación de compre-

sión es: 17 a 1; el cigüeñal está equilibrado estáticamente y dinámicamente, con siete cojinetes de bancada, siendo sus camisas fácilmente cambiables. Cilindros: diámetro 98,42 mm, carrera 107,95 mm. Par motor bruto 30 kls a 1.400 RPM.

El suministro de combustible se hace por bomba mecánica de tipo diafragma; tanque ubicado sobre larguero derecho del bastidor, con 118 litros de capacidad.

La refrigeración se efectúa a presión; el radiador es de tubos aletados, de 18,9 litros, con ventilador de 4 paletas con un diámetro de 450 mm.

Tapa de cilindros: construida en fundición de hierro Cromidium, desmontable con sistema de válvulas a la cabeza; se halla fijada mediante espárrafos largos y de alta resistencia a la tracción (102/118 ks/mm²), bronceados contra la corrosión; éstos penetran profundamente en el cárter permitiendo así que los esfuerzos de la combustión sean absorbidos por una especie de jaula de espárragos de acero y no actúe sobre el block y el cárter; el block queda libre de todo esfuerzo de carga y por tanto se elimina la distorsión.

Block: fundición de hierro Cromidium.

Otros datos interesantes: El cigüeñal es de acero tratado térmicamente y de alta resistencia a la tracción; el modelo de 4.927 cm³ tiene 7 cojinetes de bancada y 12 contrapesos; los muñones poseen amplias solapas. Los cuellos del cigüeñal se han laminado en frío —según proceso exclusivo—, brindan fuerza adicional en los puntos críticos donde la superficie del muñón se encuentra con los brazos del cigüeñal. Estos son los puntos vitales de mayor esfuerzo y donde comienzan las rajaduras.

Los cojinetes de biela y bancada son del tipo de casquillo con base de acero, metales de aleación de cobre y plomo (rosado) y con una fina capa protectora de metal Indio. El compensador armónico montado en el extremo delantero del cigüeñal reduce los esfuerzos de trabajo y suavisa los impulsos del motor, convirtiéndolo en un continuo flujo de potencia. Al proteger el cigüeñal contra los esfuerzos de torsión, impuesto por los pistones y las bielas, el compensador asegura una trasmisión libre de golpes bruscos en los engranajes de distribución y mecanismos subsidiarios.

Pistones y bielas: Pistones elípticos de aluminio, con baño de estaño, con cinco aros, siendo el superior cromado (contra la corrosión producida por la combustión) ha sido presentado; dos aros de compresión escalonados y fosfatados y dos aros rasca-aceite, fosfatados, chanfleados y ranurados. El fosfato en los aros reduce la fricción en un motor nuevo y apresura el asentamiento.

Lubricación: Por bomba de alta presión de engranajes helicoidales; filtro de aceite, para asegurar su limpieza permanente; el empleo de pasajes perforados ha reducido al mínimo las cañerías. La lubricación controlada de las válvulas evita que un exceso de aceite pase a la cámara de combustión por las guías de las válvulas. El cárter es de acero estampado, con rompeolas. El filtro es externo y su elemento de fácil reposición.

Distribución: a base de engranajes robustos helicoidales, silenciosos.

Equipo de inyección: es del tipo de árbol de levas oculto y la bomba de inyección equipa un regulador neumático. La bomba de combustible a diafragma es mecánica y lleva un cebador manual; buen diseño de enfriamiento propio del CAV que equipa inyectores de cuatro orificios. Las camisas de acero bronceado alrededor de los inyectores disipan el calor y evita que se produzcan fallas debido al exceso de calor acumulado; debe inspeccionarse cada 32.000 kms. El filtro es de gran capacidad, eficiente, de flujo ascendente y su elemento filtrante de papel cambiable.

Las variaciones repentinas o agitaciones a bajas revoluciones se evitan mediante un control regulador dispuesto en el tablero; esto facilita las maniobras en zonas de congestionamientos.

El regulador de velocidad de motor tipo neumático es simple y no emplea mecanismos complicados que puedan descomponerse; controla la entrada del combustible suave y progresivamente hasta el mínimo de potencia desarrollada; controla el exceso de combustible con un dispositivo mecánico autocancelante, evitando casi prácticamente mantener el mecanismo de suministro de combustible permanentemente en máxima operación.

Enfriamiento del motor: Se han graduado los pasajes de agua en el block alrededor de los asientos de válvulas y lumbreras de las válvulas de escape. El punto de ebullición del refrigerante se eleva mediante un sistema de enfriamiento a presión. Bomba de agua de tipo impelente. Así se mantiene una temperatura normal de funcionamiento, más elevada, que mejora el consumo y la vida del motor.

Montaje: El motor se halla montado sobre tres puntos de goma, uno adelante y dos, separados, atrás.

Equipo eléctrico: Con positivo a maza. La corriente del generador está controlada por un regulador de voltaje que permite que la batería se recupere rápidamente, sin sobrecargarse.

El orden de encendido es: 1 — 5 — 3 6 — 2 — 4.

Generador de 12 volts, tipo ventilador; 270 vatios de rendimiento en todos los modelos, menos en el SB, en que es de 500 vatios. Lo impulsa una correa en V desde la polea del cigüeñal.

Motor de arranque C.A.V.; arranque axial con pre-encaje del piñón deslizante de 10 dientes.

Bateria: Dos, de 6 volts, conectadas en serie para rendir 12 V.; capacidad 185 amp/hora.

Embrague: Monodisco seco, con resortes de amortiguación en la maza. Revestimientos de fricción moldeados remachados al disco; de arranque progresivo, suave, y durable. La flexibilidad del disco de embrague protege al motor y a la transmisión contra esfuerzos excesivos especialmente sobre malos caminos. La crapodina y el cojinete piloto son a bolillas y están cargados de grasa; este tipo de lubricación asegura un engrase completo del sistema durante toda la vida útil del vehículo. Los ajustes por desgaste del forro del disco de embrague se efectúan fácilmente por medio de un registro accesible sobre la horquilla de desembrague. La tapa, de acero estampado, reduce el peso muerto; un buen diseño para las articulaciones del pedal permite una operación adecuada, especialmente al arrancar con carga. Los embragues de 305 mm (12 pulgadas) son del tipo "Strap Drive" (mando por flejes), que reduce la fricción y el juego en el mecanismo y evita distorsión, cuando trabaja en condiciones de cargas muy pesadas. El área de fricción es de 871 cms² (136').

CAJA DE VELOCIDADES

La caja de velocidades Bedford tiene cuatro marchas hacia adelante sincronizadas en segunda, tercera y directa; su funcionamiento suave y silencioso. Los piñones de segunda y tercera son de toma constante con dientes helicoidales, de diseño ancho y acoplamiento por embrague de garras. Esto reduce el desgaste y hace silenciosa la operación. Todos los ejes están montados sobre cojinetes a bolillas. La relación de cambios es: 7,059 a 1; segunda 3,332 a 1; tercera 1,711 a 1; directa 1 a 1; retroceso 7,059 a 1.

La caja de relaciones cercanas forma parte de ciertos modelos en los que la relación carga-potencia es extrema. La relación es: primera 6,500 a 1; segunda 2,860 a 1; tercera 1,576 a 1; directa 1 a 1; retroceso 6,500 a 1.

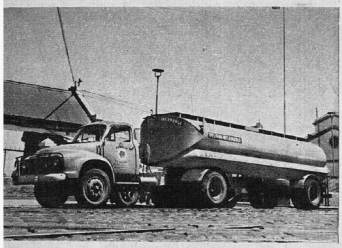
PROPULSION

El árbol de propulsión "Hardy Spicer" es de tubos de acero soldado. Los camiones que llevan la J en su denominación tienen dos árboles de propulsión en línea descubierta con tres cojinetes de rodillos; el extremo delantero del árbol está acoplado a la junta universal por una unión deslizante; el cojinete central va fijado debajo de un travesaño del bastidor. El cojinete intermedio es una unidad sellada que no requiere lubricación; van montados sobre goma, para reducir las vibraciones.

El eje trasero es robusto; los hay de una y dos velocidades. El de una tiene piñón helicoidal Bedford, con cojinete dual, a rodillos; paliers flotantes. Los cuatro satélites dan una mejor distribución de carga. El montaje del piñón de mando con cojinetes en ambos extremos le da suficiente rigidez para evitar la deflexión del piñón bajo carga. La carcaza es de hierro fundido, maleable; el portadiferencial y su cubierta son de acero tubular forjado, formando una pieza rígida de alta resistencia a la carga y vibraciones del camino.

El diseño Bedford de paliers flotantes hace que sean las cañoneras las que soportan la carga, mientras que los paliers sólo trasmiten la fuerza a las ruedas,

AQUI ESTA EL CAMION BEDFORD



Los camiones Bedford se ofrecen con una variedad de carrocerías (a cargo del concesionario o del comprador, según el caso). En aplicaciones típicas vemos volcadores, furgones, cisternas, etcétera.

no aguantando peso ni movimientos laterales. Son intercambiables y pueden ser sacados y reemplazados sin quitar la rueda o maza. No hace falta tampoco, levantar el camión para su cambio. Otra ventaja de este tipo de diseño es que en caso de rotura de alguno de ellos la rueda no se salga; el camión puede ser remolcado a condición de que se quite el otro paliers, para evitar daños en el conjunto del diferencial. Una tapa trasera removible facilita la inspección y reparación.

En cuanto al eje trasero de dos velocidades, permite efectuar los cambios con sólo oprimir un botón; su uso se recomienda cuando los viajes son frecuentes, cuando se opera en terrenos planos y montañosos; proporciona alta relación sobre buenos caminos y baja relación para tránsito difícil o pesado. También proporciona ocho relaciones con la caja de cuatro velocidades. El botón de control de cambio acciona una línea doble al vacío para el cambio de relación. Por hacerse el cambio en el eje trasero, sobre el lado conducido de la corona, no hay carga adicional de par motor impuesto sobre la caja de cambio, árbol de transmisión o corona y piñón. Ambos ejes son fácilmente reemplazables entre sí.

Para elegir uno u otro tipo el usuario deberá tener en cuenta: carga, potencia en cuestas y velocidad. Tomará en cuenta la carga habitual; determinará si es la velocidad o la potencia en cuestas lo que más le conviene; y seleccionará la relación de eje que junto con el motor, caja de velocidades y combinación de cubiertas sea la más adecuada para su trabajo.

FRENOS, RUEDAS Y ELASTICOS

El frenaje está asegurado con el sistema Hydrovac; presenta el émbolo del cilindro del servo con un gran diámetro; esto proporciona una frenada instantánea. La posición de los cilindros hidráulicos fuera de las campanas de los frenos traseros facilita y simplifica el ajuste, a la vez que torna fácil acoplar el freno de mano.

Las ruedas son del tipo disco cuadrado soldado. Los juegos B 6,0 x 20,5 y 6,5 x 20,5 se usan en los modelos J4 y J6, son soldados; aro y disco más gruesos soldados la tornan más resistente.

También los elásticos han sido diseñados para las pesadas tareas a que estas máquinas se hallan sometidas. Los amortiguadores completan la suspensión. La amplia separación de los elásticos delanteros confiere mayor estabilidad a la marcha, y por ende mayor maniobrabilidad. Diseño semielíptico, de acero silico-manganeso, templadas a chorros de perdigones del lado de la tensión, ofrecen mayor resistencia a la fatiga.

Para modelos destinados a mayores cargas, se los provee con elásticos suplementarios. *

CAMIONES BEDFORD

MODELO	J4L LARGO	J6S CORTO	J6L LARGO
Distancia entre ejes	4,24 m.	3,94 m.	4,55 m.
Cilindrada (A nafta o Diesel)	4.927 cc.	4.927 cc.	4.927 cc.
Relaciones de la Caja de Velocidades			
Primera	6,5 : 1	7,059 : 1	7,059 : 1
Segunda	2,86 : 1	3,332 : 1	3,332 : 1
Tercera	1,576 : 1	1,711 : 1	1,711 : 1
Directa	1,00 : 1	1.00 : 1	1.00 : 1
Relaciones del Puente posterior una velocidad	5,83 : 1 (standard)		6,8 : 1
Relaciones del Puente de dos velocidades (opcional)	6,40 : 1 o 8,72 : 1	idem	idem
Elásticos Delanteros	1,143 x 57 mm. 9 hojas	1,143 : 57 mm. 11 hojas	1,143 : 57 mm. 11 hojas
Elásticos Traseros	1,524 x 63,5 mm. 10 hojas princip. 7 auxiliares hidráulicos	1,524 : 63,5 mm. 10 hojas princip. 7 auxiliares hidráulicos	1,524 : 63,5 mm. 12 hojas princip. 7 auxiliares hidráulicos
Amortiguadores			
Bastidor			
Profundidad	226 mm.	254 mm.	254 mm.
Ancho	73 mm.	73 mm.	73 mm.
Espesor	6,35 mm.	6,35 mm.	6,35 mm.
Frenos: Superficie fricción	2.810 mm.	3.213 mm.	3.213 mm.
Diámetro de Viraje	15,80 m.	15,25 m.	17,68 m
Neumáticos		Delante	
Standard	7,50 x 20 - 10 tel.	8,25 x 20 - 12 telas Atrás	8,25 x 20 - 12 telas Atrás
Opcional	8,25 x 20 - 12 tel.	9,00 x 20 - 12 telas	9,00 x 20 - 12 telas
Peso de Chasis y Cabina			2.787 kg.
Con eje trasero simple	2.556 kg.	Diesel 2964 kg.	Diesel 2.998 kg.
Con eje de 2 velocid.	2.617 kg.	Nafta 2.824 kg.	Nafta 2.857 kg.
Peso máximo del vehículo	8.165 kg.	10.433 kg.	10.433 kg.

Nota usted diferencia entre estos dos FALCON?

Ninguna, por supuesto!

Ford Aunque el Falcon de la izquierda es argentino y el de la derecha norteamericano, no hay ni puede haber ninguna diferencia.

Los dos responden a la misma concepción integral. Los dos fueron fabricados siguiendo idénticas normas estrictas de producción. Y es idéntica, en los dos, la calidad de sus partes y componentes, exhaustivamente controlados para lograr la más alta precisión. Los dos fueron diseñados y construidos por ingenieros, técnicos y especialistas que sienten idéntico orgullo por su labor. Los dos están respaldados por una idéntica experiencia mundial, que comenzó a cimentarse cuando Henry Ford fundó en 1903 la organización que lleva su nombre. Y para reafirmar todo esto, los dos brindan idéntica protección excepcional a cada comprador: la exclusiva garantía Falcon 12/20, por 12 meses ó 20.000 kilómetros, lo que ocurra primero.

Tanto el Falcon argentino como el norteamericano tienen otra ventaja adicional: el servicio especializado y los amplios stocks de repuestos que usted puede obtener en todo el mundo, a través de la red de Concesionarias Ford. Aquí, en la Argentina, usted cuenta con 230 Concesionarias Ford que abarcan todos los ámbitos del país.

Observe que la única diferencia concreta que destaca al Falcon argentino, está dada en relación a los otros automóviles que se fabrican en la Argentina.

Manéjelo... y comprobará las enormes ventajas que tiene a su favor el Ford Falcon!

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores.

LA CARRERA MAS IMPORTANTE DEL MUNDO

POR
JUAN CARLOS PÉREZ LOIZEAU

Muchos confiaban en una victoria de Mercedes-Benz; pero pocos creían que esa victoria se lograría por la vía de las integrantes femeninas del equipo. El VI Gran Premio Stándard tuvo un desenlace esperado... e inesperado, según cómo se lo mire.

Por primera vez en la nutrida historia de nuestro automovilismo, un Gran Premio interesó directamente a la mujer. Y de esa forma tuvo una trascendencia que escapó de los límites habituales. Nunca se habló tanto —y con tan poco conocimiento— de una carrera de automóviles.

De todas maneras y por nuestra idiosincrasia, cada realización de un Gran Premio Stándard tiene mayor importancia y, a pesar de que la categoría no tiene —por lo menos por ahora— arraigo popular, los récords de inscriptos se superan continuamente. Pero aquellos que corren por el solo afán de practicar su deporte preferido y que lo hacen continuamente, llegan a la triste conclusión de que en la prueba máxima del año no pueden competir con chance para triunfar. Allí es cuando la prueba adquiere contornos internacionales y se imponen las grandes organizaciones, ya que contra ellas no se puede luchar y ni siquiera divertirse, salvo que se participe con un espíritu muy especial.

El VI Gran Premio Internacional Standard Supermóvil Y.P.F. tuvo este año una característica distinta. Se suprimieron los plazos para reparar las máquinas en los fines de etapa, y de esa forma fueron casi cinco mil kilómetros ininterrumpidos para las máquinas, que debieron soportar un tremendo esfuerzo. Algunas —muy pocas, 43 de 258— lo resistieron. Otras, no. Las primeras obtendrán como premio una inusitada publicidad sobre las bondades del producto que incidirá directamente en la demanda del mercado, y se cumplirá así la función básica de la carrera. Las que hicieron mal papel, naturalmente, se prepararán mejor para la próxima.

Porque ésa es la característica de las pruebas mal llamadas stándard —su denominación real es Turismo Mejorado—, la lucha entre las marcas, entre los equipos, no entre figuras o nombres. El esfuerzo particular no rinde beneficios en la generalidad de los casos, porque no se compite en un plano de igualdad de medios. Una carrera de estas características exige una enorme erogación y una organización que muy poca gente puede costear con el único fin de divertirse durante unos pocos días.

Todo eso es lo que le quita a esta especialidad el apoyo popular. Podrá interesarle al público que tiene —o que piensa tener alguna vez— un automóvil, la actuación de una marca determinada. Pero nunca se apasionará por la lucha entre dos organizaciones como lo hace por las figuras más

LA CARRERA MAS IMPORTANTE DEL MUNDO

notables de nuestro automovilismo. Por eso este Gran Premio que recién finaliza tuvo en el extraordinario triunfo femenino el factor fundamental de su publicitado desarrollo. ¿Qué hubiera ocurrido con el interés popular si el que ganaba las etapas con tan grande facilidad y en forma consecutiva en lugar de ser Ewy Rosqvist —una mujer— hubiera sido Eugen Böhringer, por ejemplo?

Este triunfo de la piloto sueca traerá aparejada una reacción contraria a nuestro deporte automovilístico, porque se pensará muy ligeramente sobre su resultado, como —por otra parte— se pensó durante toda la carrera. Necesita una explicación. Pat Moss, Valerie Domleo, Ann Hall, Ann Wisdom, son algunos nombres a los que nuestro público no está acostumbrado a oír. Son damas que constantemente corren en Europa en la clase Turismo, y lo hacen en rallyes que son pruebas parecidas a nuestro Gran Premio, pero con ciertas limitaciones en su desarrollo. Ellas compiten por la Copa de Damas, pero frecuentemente superan también a los hombres. Las carreras suelen ser muy sacrificadas, con etapas muy largas, por caminos complicados y cualquier clase de tiempo. Tienen por ello un extraordinario adiestramiento y, técnicamente, conducen igual que todos sus rivales masculinos. Ya no son "mujeres que manejan". Son pilotos de competición. Entre ellas está Ewy Rosqvist.

Lo que deben aprender los pilotos locales de esta categoría, es la disciplina, la responsabilidad, la seriedad que ponen sus rivales extranjeros en la conducción de sus máquinas en las pruebas de distancia. Ese es un ejemplo para imitar. Pero lo que nunca podrán imitar —por lo menos la gran mayoría— es la organización, ya que como señalamos más arriba, eso está al alcance únicamente de las grandes empresas.

Esa es la explicación del triunfo femenino. La señora Ewy Rosqvist es una piloto de competición, y la respaldó la organización más importante del automovilismo mundial.

Daimler-Benz comenzó la carrera con tan mala fortuna como para desanimar a cualquiera. En la primera etapa quedaron sin las dos máquinas más poderosas conducidas por los dos pilotos principales, y en la segunda, perdió la vida el tercer piloto. Quedó, así, únicamente Ewy Rosqvist para defender al prestigio de la marca contra todos los rivales y, especialmente, contra el numerosísimo y organizado equipo Volvo. Esa fue la hazaña del equipo alemán: mantener su única máquina y llevarla a la victoria final.

De los rivales de Daimler-Benz en la categoría G, no quedó nadie más que el casi milagroso Jaguar 3.8 de Carlos M. Borchardt, que llegó al parque cerrado de Arrecifes tan sin frenos, que su acompañante se tiró del coche frente al control para entregar la hoja de ruta y Borchardt dio círculos hasta que la máquina quedó sin impulso, mientras hacía señas y gestos que nadie entendía, sacando la cabeza de entre los restos de su máquina. Salió con un Jaguar 3.8 y regresó con un montón de chatarra verde. Un milagro sobre cubiertas Dunlop.

El equipo Volvo se desmanteló durante la carrera por varias circunstancias. De sus doce máquinas 122S Amazón, regresaron cinco. En la primera etapa fundió Rodolfo de Alzaga y se subió a un árbol —con máquina y todo— Roberto Mieres. Con esos hombres de punta, probablemente pensaba exigir al equipo Daimler-Benz. Allí se tuvo que cambiar la estrategia. Gümnar Andersson, su mejor hombre, tuvo que apurarse más de lo debido y rompió el tren delantero en los badenes sanjuaninos. En la quinta etapa, abandonó. Volvo no pudo así intentar el triunfo absoluto al que, según declaraciones, no aspiraban pero que estaba en condiciones de aspirar.

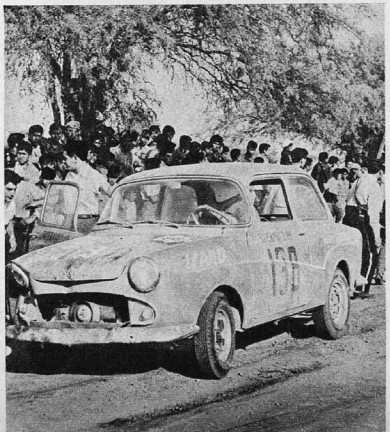
Tres de los cuatro Pontiac Catalina Sport Cupé de un esforzado equipo particular, quedaron fuera de carrera en la primera etapa. El restante lo llevó Jorge Cupeiro hasta San Luis, donde también abandonó. Esas máquinas, que fueron una de las incógnitas de la carrera, están en condiciones de pretender posiciones de vanguardia. Con una preparación minuciosa y organizada y la necesaria adaptación de sus cuatro pilotos con adiestramiento intenso, tienen que destacarse. La categoría E fue la de la hazaña. A los Volvo PV544, Borgward TS oficiales y particulares se impuso José Migliore

José Migliore realizó una de las hazañas de la carrera; con un Peugeot 403 de fabricación nacional, con apoyo de I.A.F.A., llegó 4º en la general, ganando la categoría de coches nacionales y partiendo por la mitad la hueste de Volvos que siguió al Mercedes-Benz ganador. Migliore dice que su coche —segundo en la etapa difícil de Catamarca a Tucumán— quedó como si nunca hubiera corrido...

Llega la caravana al Autodrómo Municipal, encabezada por el Mercedes 220SE de los ganadores. En previsión de inconvenientes con la gente, se habían tomado estrictas previsiones; las mismas resultaron excesivas, puesto que la policía abusó de su autoridad golpeando a fotógrafos y averiando su equipo. Era previsible que se tomaran providencias, en vista de lo acontecido durante la carrera, pero tal vez se haya colmado la medida...

Nunca se habían ganado cuatro etapas consecutivas. Ganaron seis. Nunca se había ganado un Gran Premio de punta a punta. Lo hicieron sacando un promedio de media hora por día a los perseguidores. Dijeron que harían un papel mediocre en la etapa de Catamarca a Tucumán. Ganaron batiendo ampliamente el récord anterior. ¿Era posible pedirle más a las "saetas rubias" de la Mercedes-Benz?

Entre los chiquitos, Remigio Caldara hizo realidad la promesa que había insinuado el año pasado, al ganar la etapa Catamarca-Tucumán; en esta oportunidad hizo suya la categoría en toda la carrera, a un promedio de casi 92 km. por hora. Caldara fue seguido por varios N.S.U. Los B.M.W. De Carlo en etapas tuvieron actuaciones interesantes.



LA CARRERA MAS IMPORTANTE DEL MUNDO

con un Peugeot 403 nacional. El y otros pilotos particulares —con apoyo de I.A.F.A. S.A.—, demostraron condiciones para carreras largas, Salieron casi stándard y pensando en sus máquinas y no en las rivales, llegaron, y bien colocados.

Los Alfa Romeo Giulietta T.I. no tuvieron rivales de riesgo en su categoría. Un solitario Simca se portó muy bien y un Volkswagen se intercaló en forma sorprendente en la tercera posición. La figura fue Ricardo Sauze —que corre con un atuendo no muy "competizione": camisa blanca abierta con pañuelo negro al cuello, bombacha bataraza y alpargatas—, que ganó, además de la categoría, cinco de las seis etapas. En la C, luego del susto que les dieron los velocísimos Lancia Appia, se impusieron los Auto Unión y en la B y A, las más pequeñas y las que más sufrieron la falta de plazo para reparar, se salvaron de las numerosísimas bajas Balcárcel con el rápido Panhard y Remigio Caldara con su sorprendente Isard nacional, que obtuvieron las categorías. Industrias Káiser Argentina se incorporó al deporte presentando un equipo compuesto por cuatro máquinas Dauphine 1093. Ninguna llegó a Arrecifes, pero por el camino dejó una extraordinaria impresión de voluntad y disciplina. Como comienzo, en cuanto a organización, no pudo ser mejor.

Nuevamente quedaron al descubierto los defectos del temperamento latino que es propio de nuestra idiosincrasia y que sabe muy poco de disciplina y muchísimo de entusiasmo. Como se desconocen casi por completo el equilibrio y la responsabilidad, los resultados no pueden ser otros que los que están a la vista.

La nueva enseñanza de Daimler-Benz y que se agrega a las que dejó el año último es ésta: Ewy Rosqvist-Ursula Wirth no son estrellas ni genios. Son dos pilotos concientes, responsables, disciplinados. La lección está. Sepamos aprovecharla. *

(1) Para evitar disturbios digestivos —ya los había tenido en el viaje preliminar de reconocimiento de la ruta— Karl Kling le impuso a Ewy Rosqvist una dieta alimentaria durante la carrera, compuesta por carne asada y ensaladas solamente, que le ocasionó la disminución de 5 kgs. de peso.

Los Volvo (arriba) cumplieron performance eficaz, aunque algunos esperaban que rindieran en mayor grado. A la derecha, vemos uno de los Panhard uruguayos; se rompieron, pero, no obstante, el ataque oriental no careció de eficacia: Quincke en la 1150...

CLASIFICACION GENERAL

Clas.	coche	Piloto	MARCA	TIEMPO EMPL.
1º	711	Ewy Rosqvist	Mercedes Benz 220	34 h. 51 m. 3 s.
2º	607	Boris Garafulic	Volvo	37 h. 59 m. 28 s.
3º	611	Atilio Viale	Volvo	38 h. 28 m. 1 s.
4º	526	José Migliore	Peugeot 403	39 h. 37 m. 17 s.
5º	503	Antonio von Dory	Volvo	40 h. 3 m. 14 s.
6º	529	Julio Guimarey	Volvo	40 h. 25 m. 21 s.
7º	541	Henry Bradley	Volvo	40 h. 54 m. 11 s.
8º	619	Carlos Lostaló	Volvo	41 h. 2 m. 49 s.
9º	544	E. de Estrada	Peugeot 403	41 h. 19 m. 58 s.
10º	407	Ricardo P. Sauze	Alfa Romeo	42 h. 45 m.
11º	623	Dennis González	Volvo	42 h. 59 m. 20 s.
12º	542	Ricardo Bonanno	Peugeot 403	43 h. 38 m. 50 s.
13º	516	"Calí"	Peugeot 403	44 h. 4 m. 33 s.
14º	605	Luis A. Larrea	Volvo	44 h. 13 m. 50 s.
15º	343	E. W. Quiencke	Auto Unión	44 h. 18 m. 53 s.
16º	504	José P. Casanovas	Peugeot 403	44 h. 33 m. 41 s.
17º	518	Jorge R. Mugica	Peugeot 403	45 h. 25 m. 29 s.
18º	413	P. L. Finocchietto	Alfa Romeo	45 h. 32 m. 1 s.
19º	508	"Tío Oscar"	Peugeot 403	45 h. 33 m. 53 s.
20º	512	Juan C. Yssel	Peugeot 403	45 h. 43 m. 59 s.
21º	334	Alfonso Frasca (h.)	Auto Unión	45 h. 45 m. 58 s.
22º	540	Juan Angel Diez	Borward	46 h. 6 m.
23º	354	Angel Turturro	Auto Unión	46 h. 22 m. 52 s.
24º	749	Carlos Borchardt	Jaguar 3800	46 h. 51 m. 4 s.
25º	359	Jorge Arrieta	Auto Unión	46 h. 53 m. 14 s.
26º	235	Ramiro Balcárcel	Panhard	47 h. 33 m. 8 s.
27º	360	Carlos Guimarey	Fiat 1100	47 h. 39 m. 57 s.
28º	305	F. Marchiano	Auto Unión	47 h. 56 m. 14 s.
29º	138	Remigio Caldera	Isard 688	48 h. 8 m. 34 s.
30º	427	Alberto Hermann	Volkswagen	48 s. 15 m. 48 s.
31º	34	O. O. Vidriales	N. S. U. 583	49 h. 14 m. 28 s.
32º	421	Carlos Bacolla	Alfa Romeo	49 h. 23 m. 44 s.
33º	119	Marcelo Raitzin	B. M. W. 696	49 h. 53 m. 39 s.
34º	313	Micheletti-Arizti"	Auto Unión	49 h. 58 m. 30 s.
35º	210	Bruno P. Zuntini	R. Gordini	50 h. 25 m. 59 s.
36º	381	Davis Sica	Panhard	50 h. 34 m. 18 s.
37º	326	Raúl Verde	Auto Unión	50 h. 38 m. 5 s.
38º	409	Abel M. Picchio	Alfa Romeo	51 h. 23 s.
39º	304	Manuel J. Ayup	Auto Unión	52 h. 5 m. 1 s.
40º	534	"Peluso"	Volvo	52 h. 26 m. 34 s.
41º	158	"Kuchi"	N. S. U.	53 h. 10 m. 6 s.
42º	320	E. E. Vivequin	Auto Unión	53 h. 36 m. 10 s.
43º	167	Norberto Mezzina	B. M. "W.	54 h. 5 m. 18 s.

Promedio: 126km.872

Compruébelo vistiendo *todo el día*
y ***todos los días*** el incomparable
y varonil **suspensor anatómico** *Clíper*
de fama mundial.

√ *Dura mucho más*
√ *Se lava más fácil*
√ *No necesita planchado*

Ahora también
en stretch de nylon
100 x 100

SUSPENSOR

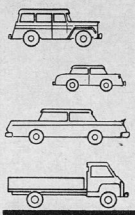
Clíper

para todo uso

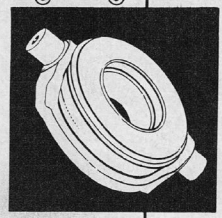
INDUSTRIA ARGENTINA

Precios uniformes
para toda la República
marcados en cada envase.

SON PRODUCTOS DE FABRICAS *Leila* CARRASCO 379 - T. 69-5076 - BUENOS AIRES



en su vehículo
CRAPODINAS
HUBER



Empresas de prestigio como IKA, Ford Motor Argentina, Isard Argentina, etc., las utilizan como piezas originales para sus modelos en producción.

Por eso, al reemplazar un cojinete debe exigirse la misma seguridad colocando nuevamente otro legítimo cojinete HUBER, idéntico al original.

Escríbanos solicitando catálogo y lista de precios.

UNIC PROPAGANDA

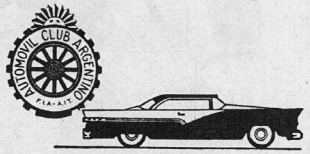
Mercadería disponible. Consúltenos. Gustosamente le informaremos dónde adquirirla.

HUBER S. A. I. C - C. C. 19 - CITY BELL - PCIA. BS. AS.

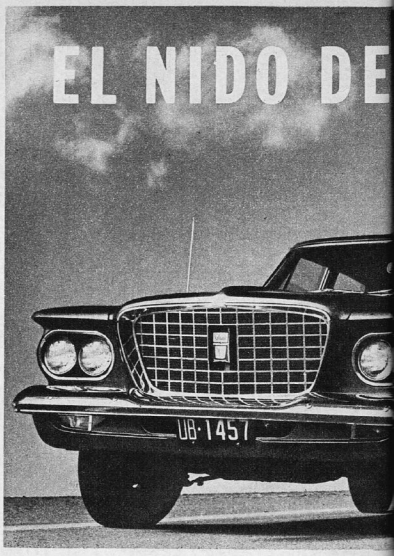
DISTRIBUIDORES EN LA CAPITAL FEDERAL
TAUSSIG Hnos. y Cía. — RONCHETTI, RAZZETTI y Cía. S.A.
PARANA 665 Tel. 40-1125 y 8755 — VIAMONTE 1576 Tel. 40-1717 y 7326
ALGUNAS ZONAS DISPONIBLES PARA REPRESENTANTES

PUBLICIDAD A.C.A.

seguro! QUE LE CONVIENE



ASEGURELO
EN EL
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
A TARIFAS MUY REDUCIDAS



Entre los estallidos de neumáticos, pululan las víboras en la pista de pruebas de San Angelo, Estado de Texas...

Bajo el calcinante sol de Texas, una empresa fabricante de neumáticos tiene una cámara de tortura al aire abierto... para probar neumáticos rompiéndolos antes para que no se rompan después. Goodyear Tire and Rubber Co. tiene, en la localidad de San Angelo, una pista de pruebas en la cual las cubiertas pueden destrozarse a gusto sin provocar accidentes de carretera... y bajo condiciones más reales de las que se consiguen en un laboratorio "con techo".

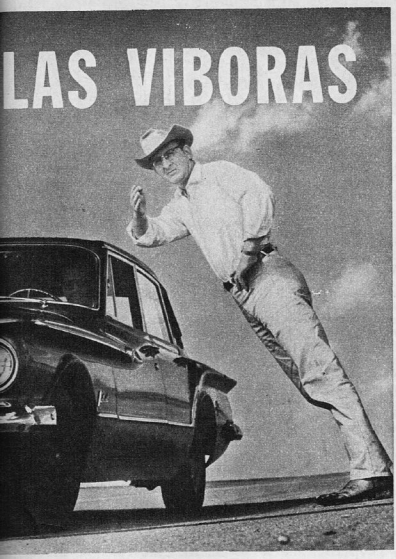
La pista de pruebas incluye un óvalo de alta velocidad, perfectamente pavimentado, un circuito de obstáculos y un tramo cubierto de afilados guijarros sedientos de tajear y romper. A mediados de la década del 50, la empresa se vio ante la necesidad de instalar esta pista.

En las curvas el peralte es tal que, haciendo un cálculo físico, se ha determinado que equivale a sostenida marcha a 250 kilómetros por hora en un camino llano — mucho más ligero, por supuesto, que lo que habrán de correr los neumáticos de los coches de turismo.

Todo el año sigue el trabajo en el circuito, llamado "El Nido de las Víboras" por los que allí viven, ya que innumerables serpientes de todo tipo pululan por el interior de la pista aunque su tracción no es suficiente como para vencer el empinado peralte de las curvas...

Así, hoy rompen las gomas a propósito para que no se destruyan por accidente... *

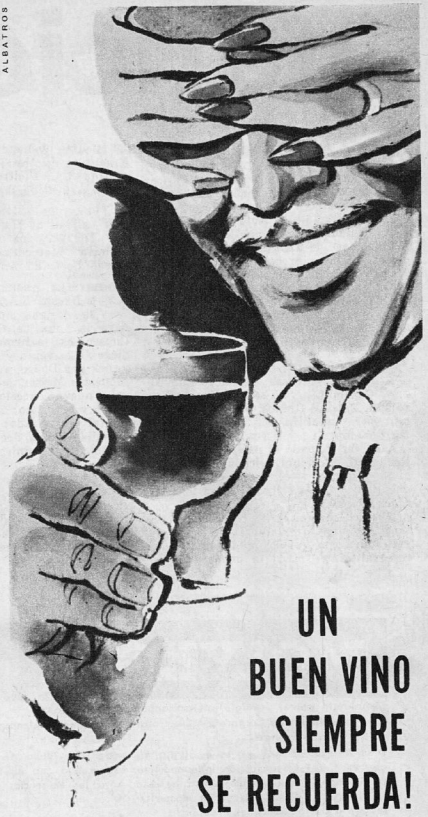
LAS VIBORAS



Los tejanos pueden hacer muchas cosas —al menos según la leyenda— pero NO pueden pararse en un ángulo de 45º sin caerse. Lo que ocurre es que el hombre —A. E. Ferris, ingeniero de la Goodyear— está parado derecho, mientras que el auto está inclinado...

Esto es algo que aún no se le ocurrió a nuestra Municipalidad. Los pilotes que vemos en la foto se han puesto a propósito para destrozar las carcazas de las cubiertas que se experimentan en la pista de pruebas de San Angelo. Y las destrozan, no más.

ALBATROS



UN BUEN VINO SIEMPRE SE RECUERDA!

Viejos Vinos

SERGI

COLOR - AROMA - SABOR

BORGOÑA - ROSADO - CHABLIS - RIESLING
TODOS CON 10 AÑOS DE AÑEJAMIENTO

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS **CAP**
CORPORACION ARGENTINA DE PRODUCTORES DE CARNES

noticiero

I.A.F.A. INDUSTRIALES ARGENTINOS FABRICANTES DE AUTOMOTORES, BAJO LICENCIA PEUGEOT S.A. — Periodistas y concesionarios concurrieron a la planta industrial que la empresa posee en el km. 37,5 de la Ruta 2 a Mar del Plata y pudieron apreciar las modernas instalaciones de I.A.F.A. e interiorizarse de los distintos procesos de integración de los coches Peugeot 403 y 404 con partes de fabricación nacional provistas por las 800 industrias subsidiarias de la empresa que en la actualidad representan un volumen pendiente de entrega por valor de 1.700 millones de pesos.

AUSTIN-GRAZIANI S.A. — El presidente de la empresa, ingeniero Luis J. Graziani, partió con destino a Cleveland, Estados Unidos, para asistir a la reunión bi-anual convocada por The Austin Company.

A su vez, regresó al país el arquitecto Rafael R. Graziani, vicepresidente segundo y director técnico de la empresa, que realizó una extensa gira en los Estados Unidos.

Austin-Graziani S.A. proyectó y construyó en nuestro país obras de gran envergadura con aplicación de su método integral. Entre otras la primera etapa del Centro Industrial Ford, Industria Argentina de Metales S.A., Galileo Argentina S.A., Fieltros Industriales S.A., Itelpa Argentina S.A., etc.

NUEVA CONCESIONARIA. — En la localidad de Haedo, sobre Rivadavia 16974/76 fue inaugurada la concesionaria Mercedes - Benz - Automotores Haedo Sociedad Anónima.

CHRYSLER ARGENTINA S.A. Y FEVRE Y BASSET S.A. LTDA. — La empresa designó nuevos concesionarios para la zona de Coronel Brandsen y Chascomús: la firma Fulgar S.A. se dedicará a la venta y servicio de camiones y pick-ups Dodge, automóviles Valiant y repuestos McPar de la línea Chrysler.

La nueva concesionaria —capital suscripto y realizado: 20 millones de pesos; capital autorizado: 100 millones— es presidida por el doctor Miguel A. Campodónico y administrada por el gerente general, señor Luis M. Aristizábal.

Fulgar S.A. está construyendo un local central de exposición, ventas y "service", en Coronel Brandsen y otro para su filial en la localidad de Chascomús, sobre la Ruta 2, de servicios mecánicos para el turista poseedor de vehículos Chrysler.

— Viajó a México, vía Canadian Pacific Airlines, el doctor Juan Alberto Puiggari, director general de la Asociación de Fábricas de Automotores (AFA) en representación de las firmas que integran la entidad (Chrysler Argentina, Fevre y Basset, Fiat, Ford, Kaiser, General Motors, Mercedes Benz y Siam), para participar en las reuniones del Mercado Común Latino Americano (ALALC). Objetivo específico: analizar las perspectivas de fabricación de partes y accesorios y los acuerdos que permitan asegurar el intercambio de esos elementos para una mayor productividad de vehículos con el consiguiente mejoramiento de calidad, economía de gastos y el logro de condiciones que conduzcan a la exportación zonal.

— El señor Jorge E. Topping, presidente de Chrysler Argentina, partió con destino a Ginebra, Suiza, para entrevistarse con los señores J. Russell Longon, presidente de Chrysler Internacional S.A. y C. E. Pierson, director ejecutivo para las operaciones internacionales en América Latina.

El señor Topping concurrió en compañía de los señores Lynn Towsend, presidente de Chrysler Corporation de Detroit, Irving J. Minett, vicepresidente a

MOLYKOTE® A

Respaldado por el prestigio internacional de sus fabricantes
The Alpha Molykote Corporation Stamford USA - Munich - Alemania y Strasbourg - Francia.

● EL MOLYKOTE A no es milagroso mejorador ni sustituto de los aceites. Cumple una función independiente, asegurando una lubricación mixta, lo que constituye una defensa para las exigencias del motor cuando dichos aceites en momentos críticos no resisten las altas presiones.

● La sub micronización de las partículas del Disulfuro de Molibdeno (M_oS_2) de MOLYKOTE A, NO PERMITEN QUE SE TAPE NINGUN TIPO DE FILTRO DE ACEITE.

● MOLIDO JUSTO - El molido muy fino NO JUSTIFICA MEJOR CALIDAD. La calidad de MOLYKOTE A está indicada por la MOLIENDA JUSTA para la función para la cual ha sido creado.

● NO SE SEDIMENTA ni es necesario agitar el envase antes de usarlo.

Distribuidores exclusivos en Capital y Gran Buenos Aires
MARAÑON y Cía. S. R. L.
RINCON 479 - T. E. 48-2040
Buenos Aires

Agente Zona Sur: VELOCAR
Av. Galicia 388
T. E. 208-1552 - AVELLANEDA

● Envasado en origen USA Alemania

Sólo el MOLYKOTE está totalmente estabilizado según la patente federal alemana Nº 1025085

ARGENTINO

cargo de las operaciones de ultramar y altos ejecutivos, a la Exposición de París en la cual fue exhibido el automóvil a turbina de gas Dodge Turbo Dart, que Chrysler Corporation pondrá a disposición del periodismo internacional.

— El señor Harry Muller viajó a Santiago de Chile al frente de una delegación de la Asociación Argentina de Relaciones Públicas, cuyo secretariado ejerce, integrada por los doctores Raúl E. Cuello y Gustavo F. J. Ofrigliano. Esta delegación asistió a la III Conferencia Interamericana de Relaciones Públicas convocada para examinar todo lo atinente a la aplicación de las relaciones públicas en los programas para la Alianza para el Progreso y Zona Libre Comercio.

ACEITES LUBRICANTES IMPORTADOS. — Procedente de Houston, Estados Unidos, llegó al país una nueva partida de lubricantes Amalie, consignados a Codemsa S.A.C.I.F.I., División Química, importadores y distribuidores del producto para toda la República.

REPUESTOS DE AUTOMOTORES. — La firma Sanmiguel y Debiase, con casa central en el "barrio del automóvil" Viamonte 1608, Capital, ha inaugurado un nuevo local en Av del Trabajo 3540, T.E. 612-3942 para el ramo de repuestos de automotores. La sucursal mencionada girará bajo el nombre de Samide-Par S.R.L.

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA. — En adhesión al Día de la Industria, IKA desarrolló un programa de actos dentro de un marco de fiesta y amistad en la ciudad de Córdoba. En presencia del Interventor Federal de la Provincia, ingeniero Rogelio Nores Martínez; el comisionado municipal, arquitecto Víctor Remo Roggio; su excelencia Reverendísima, Arzobispo de Córdoba, Monseñor, doctor Ramón J. Castellano; el secretario de Industria y Minería, ingeniero Fernando Meijide; el ministro de Gobierno, Culto, Justicia e Instrucción Pública de Córdoba, doctor Luis Argüello Pitt; el director de la OEA en nuestro país, señor Julio C. Banzas; el secretario general del Ministerio de Educación, señor Adolfo Silvano y destacadas personalidades nacionales, provinciales y municipales, periodistas, directivos de empresas, etc., se procedió a la colocación de la Piedra Fundamental del Monumento al Desarrollo Industrial Argentino.

En su discurso, el ingeniero James F. McCloud expresó: "Hace 8 años rompíamos una botella de champagne sobre la pala topadora de un tractor, para iniciar las obras que hoy nos rodean. Uno de cada seis vehículos que recorren las rutas argentinas ha salido desde entonces de ellas".

Posteriormente los invitados se dirigieron en larga caravana de automóviles y ómnibus al Instituto IKA, para inaugurarlo oficialmente.

Inmediatamente se cumplió la ceremonia de inauguración de la Planta de Galvanosplastía, única en el país por sus características. Comprende: taller para pulido, sala de baños, laboratorio de análisis y comprobaciones químicas, taller para la preparación de elementos de pulido y dispositivos, piletas para neutralizar residuos y edificio administrativo. Superficie cubierta: 4.000 metros².

También se cumplieron en la fecha las competencias programadas para los primeros juegos deportivos interindustriales nacionales, con rugby, fútbol, basquebol, ajedrez, bochas, tenis de mesa, esgrima, gymcana y yudo.

Un momento de emoción del certamen de básquetbol de los Juegos Deportivos organizados por IKA.

NUEVO FARO DE COLA DESARMABLE. — Metalmecánica S.A.C.I. para su De Carlo 700, presentó un nuevo faro de cola desarmable en tres partes. En caso de rotura del acrílico, el usuario puede adquirir el repuesto correspondiente sin necesidad de llevar todo el farol y el precio de las partes, por separado o en conjunto, resulta más económico que antes.

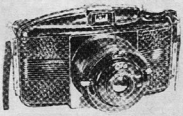
AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO. — Con la inauguración de cuatro nuevas estaciones de servicio, de la red oficial de Y.P.F., que han sido incorporadas sistema de estaciones adheridas del A. C.A., esta institución ha dado un nuevo paso en su plan de expansión Las nuevas estaciones de servicio están ubicadas en Avenida Fondo de la Legua y L. M. Drago (Villa Adelina, F. C. N. G. Belgrano); Hipólito Irigoyen esquina Alsina (Quilmes, F. C. N. G. Roca); Santa Fe 1920 (Martínez, F. C. N. B. Mitre y Provincias Unidas 2201 (San Justo), Provincia de Buenos Aires.

ELLOS PUEDEN GANAR

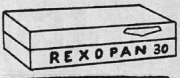
50 cámaras fotográficas

GEVAERT

3 cámaras en una porque toman fotos de 6 x 9, 6 x 6 y 4 ½ x 6. Además, se ofrecen con 10 años de garantía.



100 rollos GEVAERT (Rexopan)



GEVAERT

¡ES SIMBOLO DE PRIMERISIMA CALIDAD!

...si participan en el SENSACIONAL CONCURSO de las revistas

el pato donald y Mickey

SKF
tiene para cada caso el rodamiento adecuado

RODAMIENTOS PARA AUTOMOTORES

REPUESTOS LEGITIMOS
FORD
Siempre es más conveniente adquirirlos en
ALBERTO J. ARMANDO
S.A.I.C.
CONCESIONARIA FORD
AV. LA PLATA 2935 T. E. 91-5525

noticiero ARGENTINO

HOMENAJE A UN VETERANO PERIODISTA. — En los salones del Club Gimnasia y Esgrima, fue servida una cena en honor del señor Rómulo Rodríguez Zelada, con motivo de cumplir el agasajado 25 años de periodismo especializado.

Jefes y redactores de la prensa metropolitana, miembros del Instituto Argentino del Transporte, numerosos amigos y colegas, dieron con su presencia una muestra cabal de la personalidad y el prestigio del veterano periodista.

PAGO DE DIVIDENDOS DE PERMANENTE S. A. — El presidente de Permanente S. A. C. y F., ingeniero James F. McCloud, anunció que dicha compañía, ha puesto a disposición de los poseedores de acciones preferidas, un dividendo que, sumado al anterior ya abonado, alcanza al 24 % en dinero efectivo.

Los poseedores de acciones ordinarias han recibido un dividendo del 19 % en efectivo.

GENERAL MOTORS ARGENTINA. — En San Martín, Provincia de Buenos Aires, entró en funcionamiento la nueva planta de motores Bedford, fabricación de motores para camiones y colectivos Bedford. Dicha planta se apresta a iniciar también la fabricación de motores Chevrolet. Allí mismo se halla próxima a ser terminada la construcción de la planta de estampado para fabricar la carrocería del coche Chevrolet. Cincuenta y cuatro máquinas de prensado, cuya variación es de 80 a 1000 toneladas de capacidad por unidad, otras máquinas y herramientas especializadas integrarán las instalaciones de esta planta de General Motors, que representa una inversión millonaria en dólares.

UNA BECA AL PRESIDENTE DEL CONSEJO PERMANENTE DE TRÁNSITO. — Por vía Panagra viajó a Estados Unidos el señor A. Edwin Sipowics, director de Tránsito de la ciudad de Córdoba y presidente del Consejo Permanente de Tránsito de la República Argentina. El señor Sipowicz, que ha sido becado por el Departamento de Estado norteamericano, estudiará durante cuatro meses, problemas de su especialidad en aquel país.

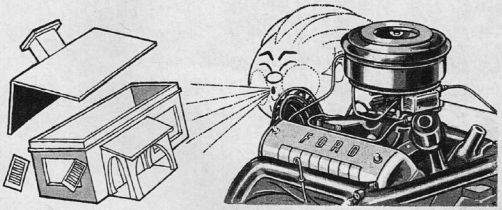
PARABRISAS TIENE MUCHOS AMIGOS. — Si fuera labor rigurosa de estos redactores contestar TODAS las cartas que recibimos diariamente, no quedaría tiempo para escribir la revista. Que nadie se sienta omitido porque elegimos hoy una carta, entre tantas que no es la suya.

Dice el autor de la carta: "Poseo un Rastrojero Diesel 1959 con el cual trabajo y, a veces, intervengo en carreras de regularidad; eso sí, siempre con la leyenda "Lea Parabrisas".

En la foto vemos al señor Jorge A. Leoni, autor de la carta, con su acompañante y mecánico, el señor Ricardo Ciuró. Muchas gracias, señor Leoni.

A TRAVES DEL CARBURADOR DE UN AUTOMOVIL, EL AIRE ES IMPULSADO A UNA VELOCIDAD DE 400 KM. P. H.

Esto exige un carburador en perfectas condiciones. Por eso, si usted necesita algún repuesto relacionado con la carburación... o con cualquier otra parte de su Ford, debe exigir repuestos Ford legítimos, producidos con "Factor G". Así su Ford se mantendrá íntegramente Ford, conservará su valor y elevará su rendimiento con mínimo desgaste.



¡EL FACTOR "G" SIMBOLO DE GARANTIA!

Significa genuina fabricación y procedencia para cada repuesto Ford. Esa legitimidad que representa normas y especificaciones exclusivas de Ford, alta precisión y severo control de calidad. Cada repuesto Ford con "Factor G" es idéntico a las piezas usadas para producir su Ford! ¡Llévese esa garantía a mejores precios! Y...

MANTENGA SU FORD INTEGRAMENTE FORD

La Concesionaria Ford de su zona, es la única que garantiza el repuesto Ford legítimo que usted necesita. Consúltela!

Ford

LA IMPORTANCIA DE LLAMARSE HILL

EL año pasado, fue Phil Hill, norteamericano de Santa Mónica, California; este año, Graham Hill, rubio y bigotudo inglés que parece un arquetipo para representar en teatro al mayor Thompson de los famosos cuadernos. No son parientes; Hill es un nombre bastante común en inglés. De modo que no es raro que el Campeonato Mundial haya sido ganado por un señor con este apellido, aunque si es más coincidente el hecho de que en dos años sucesivos, hayan sido dos Hill los campeones.

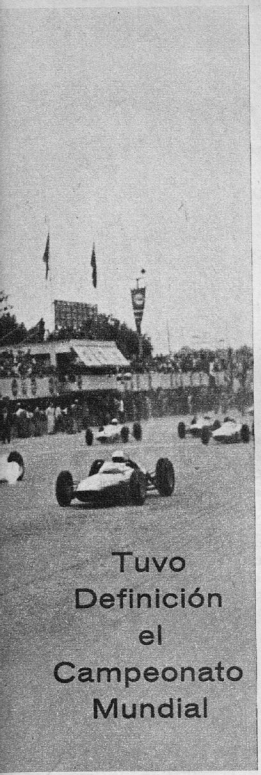
El triunfo corona largos y poco gratos años de esfuerzos, de desilusión y de ocasionales triunfos por parte de la marca B.R.M. Desde los tiempos de los casi legendarios V16, con sus 12.000 r.p.m. y más de 500 HP, la BRM nació a partir de una suscripción popular, complementada por aportes de las grandes fábricas; pero el V16 no se pudo hacer andar, y el proyecto primitivo, una especie de Volkswagen fórmula Uno, quedó en la nada. Alfred Owen, un riquísimo industrial británico, se hizo cargo del activo físico de la original comisión de la B.R.M., aunque todavía recibe apoyo de particulares que entienden cumplir un deber patriótico al hacerlo.

Largo ha sido el camino de esta marca; el V 16 de 1500 c.c. no anduvo; después hicieron un 2500 de cuatro cilindros, que ganó alguna que otra carrera (notablemente el Gran Premio de Holanda de 1959), pero el B.R.M. más exitoso (Zandvoort, Silverstone, Monza) ha sido éste, el 1500 sin compresor de la nueva fórmula. Y sin embargo era el menos temible desde el punto de vista de los pronósticos; terminado poco tiempo antes de que empezara la temporada, poca gente en realidad confiaba en que pudiera andar siquiera bien, y mucho menos, servir de monta para el Campeón Mundial.

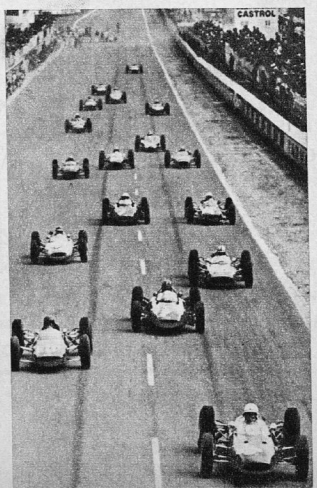
El B.R.M. 1500 responde a técnicas actuales en materia de diseño de autos de carrera; su motor es un V8 de 66,6 x 50,8 mm., cuya potencia se desconoce, pero debe ser, seguramente, del orden de los 200 HP. a más o menos 10.000 r.p.m. Los cuatro árboles de leva son accionados por cadena y las cámaras de combustión son hemisféricas. B.R.M. experimentó el accionamiento desmodrómico de válvula (es decir, el principio que sustituye el resorte de válvula con un balancín que hace el viaje de ida y de vuelta). Como el V8 de la Coventry-Climax, el B.R.M. usa encendido a transistores, principio que admite lograr mucha frecuencia de chispa sin recurrir a un magneto; se recordará que, de cualquier forma, los coches de carrera actuales deben llevar una batería por reglamento, así que aprovechan la circunstancia para suministrar corriente al sistema de encendido mencionado.

Este año no se presentaba como muy bueno para las marcas británicas; todas habían sido tomadas un tanto desprevenidas, ya que tenían la opción entre el Climax cuatro cilindros —rendidor, pero definitivamente obsoleto— y los nuevos V8 (Climax, B.R.M.) que prometían mucho..., pero, ¿cumplirían? La respuesta es: cumplieron. Ferrari estuvo de capa caída; Porsche obtuvo una victoria algo sorpresiva, y las restantes carreras las ganaron máquinas inglesas de los tres sellos Cooper, B.R.M. y Lotus, con promisorias performances de la nueva marca Lola.

El campeonato es, por lo tanto, un premio a muchos años de bregar. *



Tuvo Definición el Campeonato Mundial



ARRIBA IZQUIERDA: Graham Hill venció en el Gran Premio de Italia, disputado recientemente en Monza. Esa competencia confirmó un año de brillante actuación al pilotaje de la B.R.M. 1500 V8, máquina que, por cierto, no figuraba en los pronósticos al comenzar esta temporada.

ARRIBA DERECHA: En Rheims, carrera que en esta oportunidad no fue puntable, ganó el joven pero ya establecido valor Bruce McLaren. Con su Cooper verde (los coches del equipo se distinguen por las franjas blancas en el capot) lo vemos aquí pasar frente al B.R.M. accidentado de Richie Ginther.

ABAJO IZQUIERDA: Una de las importantes carreras de Graham Hill logró hacer suyas en esta temporada fue el Gran Premio de Alemania, disputado como siempre en el Nurburgring. Hill aventajó por escaso margen sobre el Lola de John Surtees.

ABAJO DERECHA: Esta es la clásica foto de la largada del Gran Premio de Rheims tomada desde un puente construido al efecto, del paso de los peatones durante la carrera. Hasta ahora, todos los años desde que se hizo el puente, alguien se ha preocupado de sacar esta misma foto.

CARBURANDO EN DEPORTES

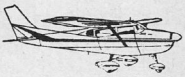
ROUCO Y GONZALEZ LONGHI S. R. L.
PRODUCCIONES PUBLICITARIAS
CANGALLO 1409 - 2º Piso Tel. 45 - 2708 y 1042
BUENOS AIRES

transmisiones por:

RADIO Rivadavia
AL SERVICIO DE LA VERDAD

NOVIEMBRE 18	VUELTA DE TANDIL (CIRCUITO SERRANO)
NOVIEMBRE 25	ASOCIACION CORDOBESA DE VOLANTES
DICIEMBRE 7 al 15	"GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA"

Este es el equipo "CARBURANDO EN DEPORTES". Relator: ANDRES ROUCO. Reportajes e informaciones: JOSE A. CALABRESE. Cálculos y planillas: ROBERTO O. BO. Puestos en la ruta: Ernesto Vieta, Jorge Fachina, Anselmo Lamarque, Emilio López Sáez, Ernesto Fusari, Anibal Strassburger, Alberto Sacani, Eduardo Sala, Jorge Aliaga y destacados colaboradores.



AVION TRANSMISOR

Las notas más sensacionales en la voz de Isidro González Longhi. Piloto: el gran deportista Rubén Roux.

González Longhi

ANDRES ROUCO

...Y TODOS LOS DIAS **menos Sábados y Domingos a las 20,40 hs.**

EL DIARIO ORAL DEL AUTOMOVILISMO

El comentario más sereno

La información más completa

SUMARIOS DE PARABRISAS

NUMEROS 14 al 24

SECCION	Nº	Pág.
ROAD TESTS		
Nº 2 - Kaiser Carabela	14	20
Nº 3 - NSU-Prinz	15	22
Nº 4 - Fiat 600-D	16	22
Nº 5 - DKW Auto Unión 1000S	17	22
Nº 6 - Bambi	18	22
Nº 7 - Di Tella 1500	20	22
Nº 8 - Renault Dauph.	21	20
Nº 9 - Pick-up Argenta	22	22
Nº 10 - Ford Falcon	23	22
Nº 11 - Isard T 700	24	37
AQUI ESTA EL...		
De Carlo 700	14	58
Isard Royal T-700	15	52
Chevrolet 400	16	46
Rambler	17	52
Fiat 600-D	18	46
Taunus 17 M	19	58
Bambi	20	58
Fiat 1300-1500	21	58
Bergantin	22	56
Valiant	23	56
Ford Falcon	24	56
TURISMO		
Bariloche - Mendoza	14	68
Buenos Aires - Mar del Plata	15	62
Corrientes - Posadas - Cataratas del Iguazú	16	60
Resistencia - Asunción del Paraguay	17	62
Buenos Aires Noche y Día	18	66
Buenos Aires - San Luis - Mendoza	19	66
Buenos Aires - Montevideo - Porto Alegre	20	66
Bahía Blanca - Trelew	21	66
Trelew - Comodoro Rivadavia - Puerto Deseado	22	62
Pto. Deseado - Ushuaia	23	44
San Pablo	24	44
AUTOS EXTRANJEROS		
Rolls Royce	14	42
Renault 3-4 CV	15	38
Fiat 2300	15	48
DAF	15	82
Studebaker	15	98
Citroën DS 19	16	38
Dyna	16	58
Austin Innocenti	16	80
Triumph	17	40
Fairthorpe	17	40
Volkswagen	17	84
Singer Vogue	18	40
Porsche - Maserati	18	82
Simca, línea 1962	19	86
Alfa Romeo 2600	20	42
MG, La marca del octógono	21	30
Aston Martin	21	46
Lagonda	21	46
Husky, Mark III, Super	22	42
Volvo 121/122	23	38
Mazda	23	66
Studebaker, Semper Avanti	23	84
Renault R. 8	23	92
Sunbeam	24	62
Hyno	24	88
HAGALO USTED MISMO		
Cómo estacionar	17	37
Aumente la seguridad de su coche	17	42
Su auto, ¿cómo está de salud? 1ª parte	19	46
Cómo se maneja en montaña	19	50
Su auto, ¿cómo está de salud? 2ª parte	20	50
Cuando la chispa no viene	22	32
Cómo se maneja en ruta	22	46
DEPORTES		
El umbral de la grandeza	14	102
La categoría que va y viene	15	93
TC, siempre llamativa	16	82
Karting	16	92
Campeonato mundial de automovilismo, 1ª parte	16	96
Campeonato mundial de automovilismo, 2ª parte	17	94
Un buen mes para los T. M.	17	38
Vuelta de Olavarría	18	37
A. A. A. S. en el Autodromo	18	52
Carreras internacionales	18	95
Los nuevos racers 1962	18	98
Indianápolis, la olla del diablo	19	98
Por fin una fórmula internacional	20	96
Regularidad a Bariloche	20	101
El moderno coche "grand prix"	21	96
El 10º safari de Africa Oriental	22	44
Promedian los campeonatos mundiales	22	96
Anexo J - Reglamento carreras standard	24	92
USTED Y SU AUTOMOVIL ¿SE CONOCEN?		
Sobreviraje-Subviraje	14	26
El misterio de la leva cruzada	15	32
Cupla, Torque o Par motor	18	32
El carburador	21	42
¿Qué es la corriente eléctrica?	23	62
Muchas vueltas y pocas vueltas	24	28
NOTAS TECNICAS		
Procesamiento de un neumático	14	84
El encendido electrónico	14	92
El regulador de voltaje	15	40
El arranque eléctrico 1ª parte	16	32
El arranque eléctrico 2ª parte	17	32
El alternador, ¿reemplazante para el generador?	18	42
Chrysler a turbina	18	61
Encendido por magneto	19	32
Los frenos a disco	19	37
¿Por qué 12 voltios en lugar de 6?	20	32
Fuel-cells, las baterías que funcionan al revés	21	32
Centro de investigaciones automotrices	22	92
VIALIDAD, CIRCULACION Y LEGALES		
Mi Buenos Aires querido	14	30
El robo de autos	14	37
El régimen legal del automóvil	14	46

continúa

Si desea guardar esta hoja corte por la línea de puntos.

SUMARIOS DE PARABRISAS

NUMEROS 14 al 24

SECCION	Nº	Pág.
Esta es nuestra red vial	15	28
Una campaña oportuna	15	86
El actual plan vial	16	54
¿Sostenerla y no enmendarla?	17	20
Operación acceso norte	17	48
Chapa única para toda la República	17	59
Operación acceso sur	18	20
¿Es delito negarse a entregar el registro de conductor?	19	40
Mendoza -Aire, sol y mucho tránsito	19	42
¿Tiene Ud. el recibo de patente a su nombre?	19	57
¿No hay otra solución?	20	20
Las reglas de tránsito son reglas de seguridad	20	108
PARABRISAS visita la Dirección de Tránsito	21	19
La historia íntima del camino	21	26
El tránsito y los semáforos	21	100
Etica ciudadana	22	20
Registro de conductor	22	37
Av. Santa Fe - Luces y sombras	23	32
Detenerse es morir	23	88
Cómo sacar registro	24	67
INDUSTRIA MUNDIAL		
Las tendencias automovilísticas para 1962	16	8
Compactos	16	13
Automóviles 1962	16	18
Automóviles de gala	16	26
Características Técnicas Generales de los Automóviles de 1962	16	46
Novedades en Ginebra	20	82
Cartas del Viejo Mundo	22	84
¿Quiénes son los grandes?	23	20
Cómo serán los coches de mañana	24	18
INDUSTRIA ARGENTINA		
Primer Salón del Automóvil Argentino	14	96
Doce impuestos pesan sobre el automóvil	15	44
1962, Año automovilístico	16	6
Los automóviles argentinos	16	50
Características técnicas de los automóviles de fabricación nacional	16	60
¿Crisis para el automóvil?	20	38
La demanda en el mercado automotor	21	49
Financiación del automóvil	22	52
Hacia la exportación del automóvil argentino	24	84
MOTOS Y MOTONETAS		
Grand Prix	14	106
Manual técnico del aficionado	14	108
Prevenciones para el turismo	14	109
Motonetas hacia el mar	15	100
Más seguridad con casco protector	15	102
Manual técnico del aficionado	15	104
El pionero de dos tiempos	16	100
Manual técnico del aficionado - La moto aventurera	16	104
Aquí está la Siambretta	17	100
Aquí está la DKW	18	102
¿Campeonato argentino o torneo regional?	18	106
Aquí está la Gilera 150	19	104
Fin de semana en la costa	19	108
Aquí están la Tehuelche y la Legnano	20	104
A toda marcha rumbo a la Rioja y Catamarca	20	106
2 ruedas internacionales	21	104
Excursión transandina	21	107
El vértigo del speedway	22	100
Autoservicio para usuario: Siambretta	23	100
Hacia las cumbres nevadas del sur	23	103
Autoservicio para usuario Siambretta	24	100
Alta cilindrada	24	102
CAMIONES		
Un mundo importante	15	88
Más impuestos que carga	16	88
Ancho, alto, largo, peso	17	89
Distribución correcta de la carga	18	90
Distribución de la carga (los tractores y los semi-remolques)	19	94
El calzado del camión - 1ª nota	20	86
El calzado del camión - 2ª nota	21	90
Camiones en el Puerto	22	80
Aquí está el camión Scania Vabis	23	75
Breve historia	24	80
MERCADO DEL AUTOMOVIL		
Precios de autos usados	14	79
Precios de autos usados	15	75
Precios de autos usados	16	75
Precios de camiones usados	16	77
Precios de autos usados	17	75
Precios de camiones usados	17	93
Precios de autos usados	18	79
Precios de camiones usados	18	93
Precios de autos usados	19	79
Precios de camiones usados	19	102
Precios de autos usados	20	79
Precios de camiones usados	20	90
Precios de autos usados	21	79
Precios de camiones usados	21	94
Precios de autos usados	22	75
Precios de camiones usados	22	78
Precios de camiones usados	23	79
Precios de autos usados	23	80
Precios de autos usados	24	75
Precios de camiones usados	24	78
NOTAS VARIAS		
Camping	14	98
Nafta y alcohol	16	20
Socorros de emergencia	16	28
Bares en las rutas	17	28
Señor... Estamos en 1962	18	28
Turismo y veneno	19	22
Vamos a cazar	19	28
Cómo seleccionar una escopeta	20	28
Autos con sabor a viento	21	82
Comer o no comer	22	28
¿Es papá el amo?	23	40
Informativo de regularidad	24	106

Si desea guardar esta hoja corte por la línea de puntos.

AQUI TIENE UNA PARTE DEL CUERPO

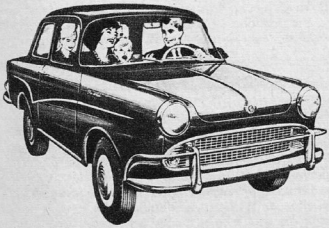
QUE HACE EL ALMA DE UN GRAN COCHE

BAUL TRASERO
con una amplitud sorprendente: cabe el equipaje de toda la familia! Además, es cómodo y - por ser trasero - alivia de los inconvenientes del polvo y la tierra.

EL AMPLIO BAUL TRASERO
como todas las partes que forman el

ISARD *Royal T-700*

hicieron su fama de **CUERPO Y ALMA DE UN GRAN COCHE**



operación primavera

Un plan **fijado** para que Ud. esta primavera la viva bien con un ISARD

1%

La entrega de la unidad, es **inmediata. Fija** es la cuota. **Fijo** el precio

FIJO SOBRE **18** CUOTAS

LOS CONCESIONARIOS Y TALLERES AUTORIZADOS ISARD DE TODO EL PAIS ASEGURAN SU GRAN RENDIMIENTO

LEA
en el próximo número de
PARABRISAS

ROAD TEST del RAMBLER CROSS - COUNTRY de IKA

TURISMO

TODO MAR DEL PLATA: La ruta, la ciudad, accesos y salidas, diversiones, paseos.

AQUI ESTA EL JAGUAR MARK X

LOS AUTOMOVILES PARA 1963

Gran presentación en colores de los modelos presentados en los Salones Internacionales de París, Turín, Londres y Detroit

AUTOMOVILES ARGENTINOS

Características técnicas y modelos de autos nacionales.

Especificaciones técnicas de los automóviles de todo el mundo para el año 1963.

Amplio sumario con

La preparación del auto para el verano • Anatomía de un desastre Manual de mantenimiento del Ford 1937 • Memorias de un automovilista • Autos y astrología.

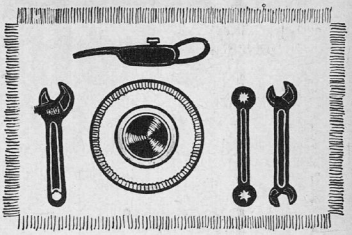
PLANILLAS DE PRECIOS DE LOS AUTOS USADOS

PRACTICA CARPETA
para coleccionar 12 números de
PARABRISAS

Solamente $ 130 c/u.
Para envío por certificado $ 140

pídala a RYELA *(Departamento suscripciones y ventas directas)* - Piedras 113, Capital - T. E. 30 - 8022 *personalmente o mediante giro postal o cheque sobre Buenos Aires*

SECRETEANDO



TROCOLAS: *Según uno de los manuales que se nos ha cedido gentilmente, un automóvil alemán que se fabricaba allá por el '36 tiene "trócolas" en el tren delantero. Seguramente, deben de ser del tipo detrócola con ostrogobio regulable en la punta, que se fabricaron como repuesto para los pupitraques elásticos, sistema que fracasó debido a que en ese tiempo no existían los materiales necesarios como para que funcionaran sin romperse. Para la regulación de las trócolas, se procede primeramente a desarmar los catulopios, que vienen con dos tornillos anatróficos; luego se retiran las tuercas protonímicas, quedando libre a continuación el plagotero.*

En síntesis: nosotrps tampoco sabemos lo que quiere decir "trócola"...

INDICADORES DE VIRAJE: *Nuestras autoridades deberían estudiar la conveniencia de imponer el indicador luminoso de viraje ("repetidor" o "intermitente") con carácter de obligatorio, al menos para los vehículos nuevos que se vayan matriculando. Y los inspectores de tránsito deberían verificar el uso reglamentario de estos dispositivos.*

En realidad, los coches que más necesitan indicadores de viraje son los modelos de 42 para atrás, que tienen volante a la derecha y por lo tanto no se prestan para que el conductor haga señales con la mano. En partes de Europa son obligatorios los "winkers" en todos los coches, y aún antes de esta reglamentación, era exigido su empleo en coches que tuvieran el volante de dirección al revés de lo que era normal para cada país (derecha para Inglaterra y Suecia, izquierda para los restantes).

En Córdoba se están exigiendo indicadores de viraje en los coches nuevos que se matriculan.

VALIANT: *Después de haber aparecido el Road Test del Chrysler Valiant, hemos sabido que la fábrica está entregando los coches nuevos con una relación de compresión menor, para aceptar nafta común sin inconvenientes. Paralelamente, puede esperar que aumente muy levemente el consumo y decaiga la performance, en cuanto a aceleración y velocidad máxima. Por supuesto, la inmensa mayoría de los dueños de Valiant se beneficiarán con la modificación, ya que a muy pocos les puede interesar andar ligero con la compresión original; la performance es superior a las necesidades de casi todos los eventuales compradores.* *

Correo Argentino Central B

TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 6548

Registro de la Propiedad Intelectual
Nº 668.667

TALLERES GRAFICOS

LINO PALACIO Y CIA.

Rambler *

El éxito automovilístico de 1962!

* ES UN PRODUCTO DE INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

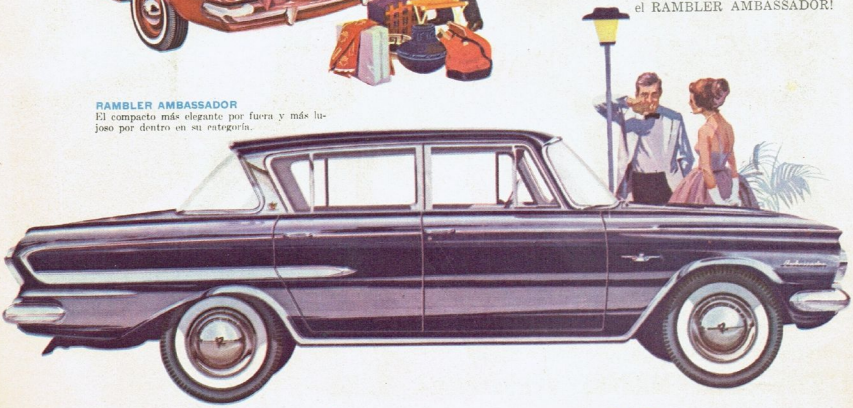
RAMBLER CLASSIC CUSTOM
Redne mayor practicidad y economía y ofrece el más amplio espacio en su baúl.

RAMBLER CROSS COUNTRY
Observe su margen extra de comodidad y compruebe la ágil potencia de su motor.

Aquí están los automóviles argentinos compactos de mayor éxito en 1962. Dotados de legítimas cualidades de potencia, rendimiento, lujo y confort, los Rambler se han convertido en pocos meses en el orgullo de miles de felices propietarios y en la admiración del público que, sin vacilaciones, les ha otorgado su confianza. Con su andar suave y potente y su estilizada línea de modernísima concepción, prácticamente se han adueñado de las calles y rutas del país.

Decídase Ud. también por lo mejor y pruebe un Rambler 1962. Todos los modelos le ofrecen cien por ciento de cualidades positivas... ¡Más espacio en el RAMBLER CROSS COUNTRY!... ¡Practicidad y economía en el RAMBLER CLASSIC CUSTOM!... ¡Potencia y lujo en el RAMBLER AMBASSADOR!

RAMBLER AMBASSADOR
El compacto más elegante por fuera y más lujoso por dentro en su categoría.



Más coche por menos precio!

CAMISA

Lavi-Listo

NO SE PLANCHA

Se presenta en 5 nuevos y varoniles tonos:

CELESTE - GRIS - MARFIL - VERDE AGUA - BEIGE

y, como siempre, el ya consagrado BLANCO

TELAS CON Acrocel* LA PRODIGIOSA FIBRA POLIESTER GARANTIZADA POR SUDAMTEX